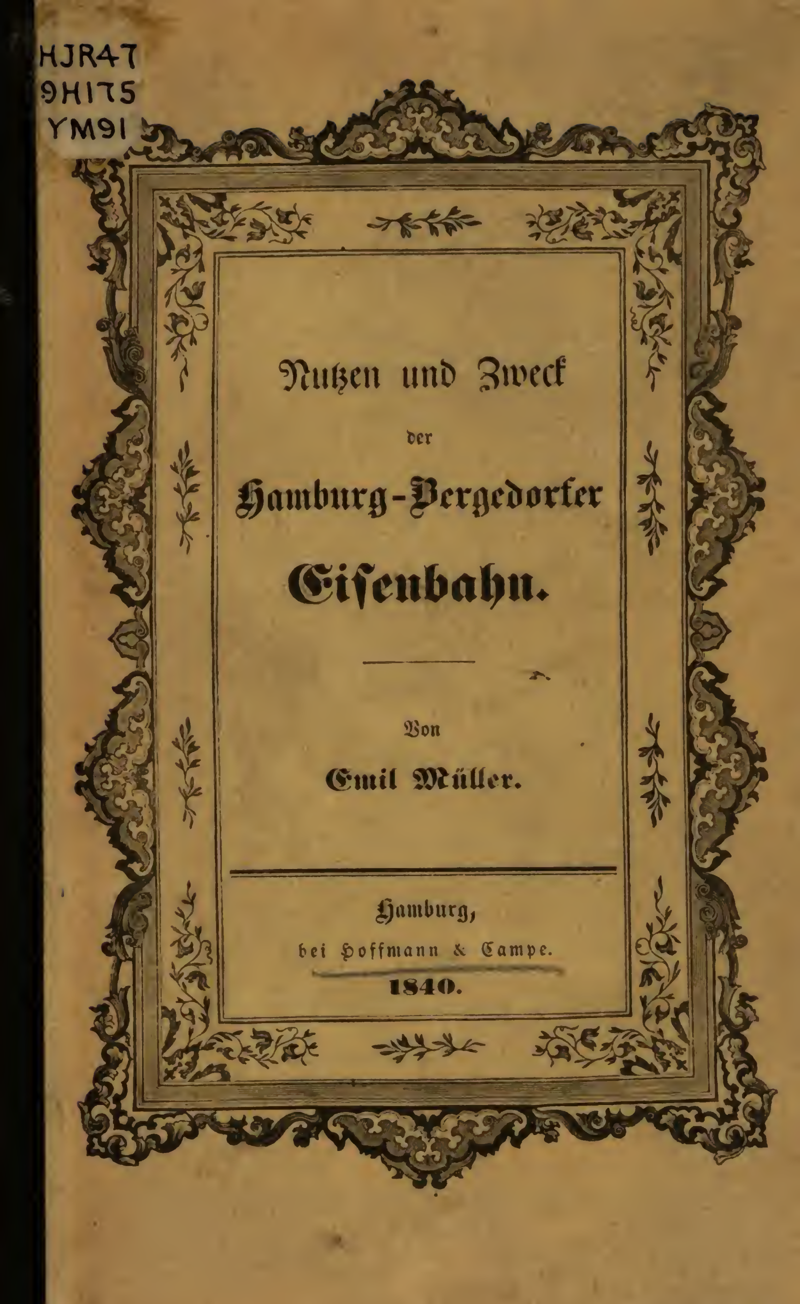


Nutzen und Zweck der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

Von

Emil Müller.

Hamburg,
bei Hoffmann & Campe.
1840.





Nutzen und Zweck

der

Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

Bei Hoffmann u. Campe ist erschienen:

Asher, Dr. C. W., Ein Wort über Eisenbahnen. 4 ß

— — Einige Bemerkungen über die neue Zollordnung in Schleswig-Holstein. 12 ß

— — Ueber das Verlangen des Anschlusses Hamburgs an den deutschen Zollverband. 8 ß

Brougham, Lord, über das Entstehen, Wesen und Wirken der Liverpool- und Manchester Eisenbahn; aus dem Londoner Penny Magazine übersetzt von Emil Müller. 4 ß

Darstellung der Lage des Hamburgischen Handels in dessen Beziehung zum In- und Auslande. Eine kritische Beleuchtung der Schrift des Herrn Prof. Wurm, die Handels-Politik ꝛc. Mit den Handelsverträgen der Hansestädte. 2 ℳ

Eisenbahn, die Hamburg-Altona-Lübecker, ein unbefangenes Votum über das Institut der Eisenbahnen. 1 ℳ 8 ß

Handelsgesetzbuch, spanisches, nach der Madrider Ausg. übers. 3 ℳ 8 ß

Hansestädte, die, in ihrem Verhältniß zu den Staaten des deutschen Zollvereins, besonders nach dem Abschlusse des Handels-Tractats zwischen der letzteren und Holland. gr. 8. 8 ß

Hutt, W., Parlamentsmitglied, der Stader-Zoll, beleuchtet; aus dem Englischen von Th. Stockfleth. gr. 8. 8 ß

Kirchenpauer, Dr., der Handels-Tractat vom 21. Januar 1839 und der deutsche Nordseehandel. gr. 8. 1 ℳ

List, F., Mittheilungen aus Nord-Amerika. 2 Hefte. Canäle und Eisenbahnen. 2 ℳ

Müller, E., über die intendirte Hamburg-Altona- und Lübecker Eisenbahn, zur Verbindung der Nordsee mit der Ostsee. Mit einem Plane der Eisenbahn. Leipzig, bei J. J. Weber. 2 ℳ

Pöhls, M. Dr., Darstellung des gemeinen deutschen und des Hamburgischen Handelsrechts für Juristen und Kaufleute. 1r Bd. Allgem. Theil. gr. 8. 5 ℳ

— — 2r Bd. Darstellung des Wechselrechts nach gemein und Hamburgischen Rechte und nach den Gesetzen der vorzüglichsten handelnden Staaten Europas. 2 Thle. 10 ℳ

— — 3r Bd. Darstellung des Seerechts. 4 Theile. 20 ℳ

— — 4r Bd. Darstellung des See- u. Assecuranzrechts. 2 Thle. 10 ℳ

Schleier, L., das mercantilische Hamburg, Geschäft, Geschäftsleute, Geschäftsleben. 1 ℳ 8 ß

Sötbeer, A. Dr., des Stader Elbzolles Ursprung, Fortgang und Bestand. 2 ℳ

Tarif, Stader Elbzoll, wie solcher von königl. hannöverscher Seite 1821 der Elbschiffahrts-Commission mitgetheilt. 3 ℳ 8 ß

Wurm, C. F., die Handels-Politik der Hanseestädte und die Interessen des deutschen Vaterlandes. gr. 8. 8 ß

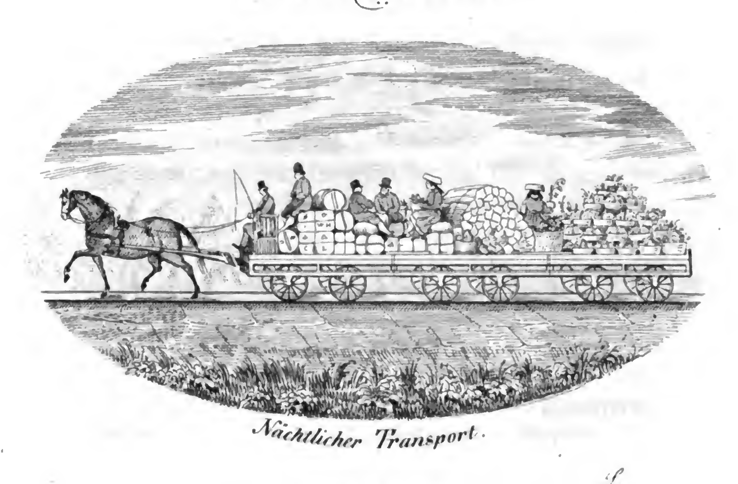
Zolltarif, neuer Mexicanischer von 1837. 1 ℳ 8 ß



Nutzen und Zweck der HAMBURG-BERGEDORFER-EISENBAHN

von

Emil Müller



Nächtlicher Transport.

HAMBURG

Verlag von Hoffmann & Campe

1840.

Vorwort.

Ist es recht in Hamburg ein Expropriations-Gesetz einzuführen? Was die Presse zur Beantwortung dieser Frage thun konnte, hat sie in den letzten Wochen gethan. Ein Resultat hat sich als unumstößlich ergeben, daß nämlich die bestehende Verfassung der Einführung eines solchen Gesetzes nicht im Wege steht. Was sonst von dem rechtlichen Standpunkt aus zu entscheiden bleibt, muß dem Gewissen unserer Gesetzgeber überlassen bleiben, die — wenn nicht Alles trügt — keinen Anstand nehmen werden einen Satz auszusprechen, den dem Patrioten die eigene Brust dictiren würde, wenn nicht alle Gesetzgebungen Europas ihn bereits ausgesprochen hätten, daß nämlich der Bürger auch sein Grund-Eigenthum dem Staate darbringen müsse, wenn das allgemeine Wohl es erfordert, die gesetzgebende Gewalt es gebietet und unabhängige Gerichte eine genügende Entschädigung garantiren.

Wenn aber die Abtretung des Privat-Eigenthums zu Zwecken des Staatswohls auch in Hamburg regulirt seyn wird, ist unter diese die Anlage von Eisenbahnen mitzurechnen? Oder noch specieller — da die beab-

sichtigte Errichtung einer Eisenbahn von Hamburg vorläufig bis nach Bergedorf, die nächste Veranlassung zur Entwerfung eines Expropriatios-Gesetzes war — ist jene kleine Eisenbahn wichtig genug um Annahme und Anwendung dieses Gesetzes zu rechtfertigen? Zur Beantwortung dieser Frage sollen die folgenden, schon vor längerer Zeit geschriebenen Blätter einen Beitrag liefern. Sie werden ihre Aufgabe erfüllt haben, wenn es ihnen gelingt jedem Leser recht klar zu machen, daß Hamburg es seiner eigenen Ehre und seiner Selbsterhaltung schuldig ist, auf jede Weise eine erleichterte und beschleunigte Verbindung mit jenem großen reichbevölkerten Inlande zu suchen, zu dessen wichtigsten Seehafen die Natur und der Fleiß seiner Bewohner es machten, daß zu einer solchen Verbindung die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn der erste Schritt und hier der erste Schritt für alle Folgezeit entscheidend ist; und daß die erste Handelsstadt Deutschlands den hohen Beruf verkennen würde, wenn sie auch jetzt noch sich weigern sollte, eine Bahn des industriellen Fortschreitens zu betreten, auf welcher aller übrigen Handelsstaaten Europa's ihr weit vorausgeeilt sind.

Hamburg, den 1. December 1839.

E. M.

Die Locomotive hebt Zeit und Raum auf; sie zieht auf eisernen Geleisen die Industrie, den Handel und die Wohlfahrt der Völker hinter sich her; ihre Räder zerstören Fanatismus, Irrthum und Vorurtheile; an ihrem Heerde entzündet sich die hellodernde Fackel der Aufklärung und Civilisation.

1. Nutzen verbesserter Communicationsmittel im Allgemeinen.

Es giebt Wahrheiten und neue Entdeckungen, die, um allgemein anerkannt und ins Leben gerufen zu werden, der häufigsten Wiederholung und steter Hervorhebung ihrer Wichtigkeit bedürfen. So groß der Ruhm der ersten Entdecker auch ist, so nützen doch nicht weniger der menschlichen Gesellschaft diejenigen, welche es sich angelegen seyn lassen, das Gute stets zu wiederholen oder in neuer Gestalt und Anwendung dem Publikum so lange vorzuführen, bis endlich die Allgemeine Verbreitung und Annahme desselben erzielt worden ist.

Zu diesem Schlusse wird Jeder gelangen, der daran denkt, welch langer Zeitabschnitt gewöhnlich zwischen der ersten Verkündigung einer großen Wahrheit oder nützlichen Erfindung und deren allgemeiner Anerkennung und Benutzung liegt, und wie die ersten Ankündigungen des Neuen und Guten lange Zeit mit Spott und Hohn von der Masse der Menschen aufgenommen wurde. Wie lange noch, würde man nicht den Nutzen der nachher endlich allgemein begriffenen wohlthätigen Erfindungen entbehrt haben, hätten die Zeitgenossen und Nachfolger der großen

Erfinder sich nicht unaufhörlich bemüht, die Wichtigkeit ihrer Entdeckungen rc. dem Publikum eindringlich zu machen! Ja Manches wäre ohne solche ausdauernden Bemühungen wohl gar nicht in's Leben getreten.

Unwissenheit, Eigennutz und Eifersucht Derjenigen, welche sich nicht zu höherem geistigen Wirken aufschwingen mögen und daher das Große zu sich herab zu ziehen suchen, statt sich zu demselben zu erheben, vereiteln oder hemmen oft lange die edelsten Erfindungen. Galilei, der den Umschwung unserer Erde um die Sonne behauptete wurde eingekerkert und verfolgt. Harvey, der die Circulation des Blutes lehrte, sah zum Lohne sein Haus vom Volke in Flammen gesteckt. Erst nach dem Tode des großen James Watt wurden dessen Verdienste anerkannt und Statuen zu seinem Gedächtniß errichtet; welche geringe Aufmunterung und Unterstützung fand er aber während vieler Jahre seines Lebens! Lange Zeit hielt man ihn für einen nichtsbedeutenden und erfolglosen Grübeler; Credit und Freunde waren dahin und Armuth sein Loos. Endlich gelang es ihm, Maschinen zu verfertigen, für die er nicht mehr als einen Theil des Betrags erhielt, welcher durch ihre Benutzung erspart wurde. Sein Geist war fast schon gebrochen, als die edle Handlungsweise des vermögenden Bolton ihn aufrichtete und seinen Talenten höheren Glanz verlieh. Robert Foulton erlitt alle Sticheleien, welche das Leben vergällen können, und seine Familie lebt in Armuth und Verborgenheit an den Ufern des Ohio's, den die stolzen Erfolge seines Nachdenkens zieren. Winsor, dem England das schöne Gaslicht verdankt, lebte arm und elend, er wurde verlacht und mit Carricaturen verhöhnt, bis er endlich in Dürftigkeit in einem fremden Lande starb.

Wenn auch nicht mit gleicher, doch mit ähnlicher Ungerechtigkeit, verfuhr man gegen einige der Haupt-Beförderer der Eisenbahnen. Herr James, der durch seinen Vorschlag zur Liverpool- und Manchester-Bahn den ersten Grund zur Verbreitung dieser großen Erfindung legte, hat nicht die gebührende Ehre und Anerkennung gefunden. Professor Friedrich List,

dessen Lehren und Empfehlungen man unstreitig die Annahme des neuen Verkehr-Systems in Deutschland, so wie namentlich die Gründung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn verdankt, wurde mit Undank gelohnt und gezwungen seinen schöpferischen Geist jenseits des Rheins walten zu lassen. Der Professor und Ritter Franz v. Gerstner, Erbauer der ersten Eisenbahn in Deutschland und in Rußland muß jetzt Erholung und neue Nahrung für sein schaffendes Genie in den Verein. Staaten von Nord-Amerika suchen. Man muß hieraus schließen, daß der Nutzen der Eisenbahnen, die das vollkommenste aller bisher bekannten Verkehrsmittel bilden, noch nicht allgemein begriffen oder noch nicht hinreichend beherzigt wird. Da Derselbe sich auf Hohe und Niedere, auf die Ackerbauer und Fabrikanten, den Kaufmann und Gewerbsmann erstreckt, so dürfte es nicht unstatthaft seyn in der Kürze einige der Vortheile der neuen Erfindung hier aufzuzählen.

Es wird hier vielleicht von Einigen eingewandt werden, daß die Wichtigkeit der Eisenbahnen bei uns hinreichend gefühlt werde, daß dies durch die gelungene Subscription zur ersten Einführung derselben von hieraus, bewiesen sey ꝛc. Wir theilen diese Ansicht nicht. Einentheils vermißte man schmerzlich einige der ersten Namen der hiesigen Börse unter der Zahl der Subscribenten, (deren Liste beiläufig erst am 1. Decbr. definitiv geschlossen werden konnte), anderntheils dürfte der Umstand, daß England bereits länger als einem Jahrzehend ernstlichen Anfang mit Eisenbahnen im Großen gemacht hat, während Hamburg, die größte und wohlhabendste Handelsstadt Deutschlands, noch nicht das Geringste davon aufweisen kann, jenen Einwand nicht bestätigen, auch ist die Eisenbahn nach Bergedorf noch nicht gesichert, sondern noch der Anstrengung Vieler bedürftig, denen Eigennutz, und Unkunde von der Wichtigkeit dieser Anfangsbahn oft genug leider in den Weg treten wird.

Wenn es gleich auf den ersten Blick überflüssig erscheint, die Nützlichkeit guter Straßen und einer leichten Verbindung der verschiedenen Theile eines Landes unter einander zu demonstriren, und zu zeigen, daß in der That von ihrer Güte und Vollkom-

menheit der Grad des Wohlstandes und der Macht, den eine Nation zu erreichen fähig ist, größtentheils abhängt, so lehrt doch die tägliche Erfahrung, daß wir während unseres ganzen Lebens Vortheile, die aus gewissen Institutionen und Einrichtungen entspringen, genießen können, ja unsere größten Annehmlichkeiten der Aufstellung und Befolgung von Prinzipien verdanken, ohne uns genaue Rechenschaft über das Wesen und die Bedeutsamkeit solcher Prinzipien abzulegen, und werden deshalb selbst oft unbewußt gegen die weitere Verbreitung derselben ankämpfen. Wenn dem nicht so wäre, wie könnte es denn so oft vorkommen, daß Menschen sich der Einführung guter Straßen und der Erleichterung der Verkehrsmittel widersetzen? „Gute Wege," schreibt M'Culloch in seinem Handelslexicon, „sind die Puls- und Schlag-„Adern eines Landes genannt worden, und die Letzteren sind der „Existenz des einzelnen Menschen nicht unentbehrlicher, als es „vervollkommnete Communications-Mittel für den gesunden Zu-„stand der Staatswirthschaft sind."

Ein gutes Straßen-System ist die Basis der Civilisation eines Landes und ohne dieses würden die moralischen, wie die physischen Kräfte und Anstrengungen einer Nation bald zu Grunde gehen. Nie wäre das Römische Reich ohne seine weltberühmten Straßen zu jener ungeheuern Kraft und Stärke angewachsen, wenn nicht die Heeresmassen auf eben diesen Straßen schnell hätten dahin geführt werden können, wo Angriffe und Zerstörung durch die Barbaren dem Reiche drohte! —

Der Hauptnerv der Civilisation ist das Princip der Vereinigung, der Association, so wie unbeschränkter Verkehr. In einem uncultivirten Lande ist die Bevölkerung darin über ein weites Gebiet vertheilt und der Mensch daher auf seine eigenen geringen Hülfsmittel verwiesen. Die Bedingung der Civilisation ist, daß Jeder seinen Nebenmenschen helfe und nütze, und daß durch die Vertheilung der Arbeit die Beschäftigung eines Jeden auf die möglichst productive Weise sich äußere. Wir sehen daher, daß grade in der Maaße, wie ein Volk in der Cultur fortschreitet, es sich auch mehr an einander anschließt und die natür-

lichen Hindernisse des gegenseitigen Verkehrs zu überwinden strebt, indem es neue Wege bahnt, Brücken bauet, neue Fortschaffungsmittel erfindet, mit einem Worte Alles thut um die Schwierigkeiten, welche sich mittelst Raum und Zeit einer freien Communication entgegenstellen, zu heben. Es ist nicht schwer, diese Ansicht durch Hinweisung auf die unausbleiblichen Folgen davon, nämlich: Vermehrung des Wohlstandes und der Bildung eines Volkes, zu begründen. Es zeigt sich in der Regel, daß (caeteris paribus) je mehr der Mensch mit seines Gleichen umgeht, desto mehr sein Nachdenken und seine Fähigkeiten geschärft und vermehrt werden. Daher erklärt es sich, daß die Einwohner in den Städten denen des flachen Landes an Intelligenz, Geschmack und Geschicklichkeit überlegen sind; und was auch immer die Schattenseiten der zunehmenden Cultur seyn mögen, so ist dieselbe doch das Bedingniß unseres Wohlstandes und der Theilnahme an den mannigfachen Segnungen und Genüssen des Völkerlebens.

Aber nicht allein beim Verkehr der Menschen unter sich schaffen gute Verbindungsmittel so Großes, sondern auch indem sie allein den nöthigen Austausch der ersten, so wie der mehr entbehrlichen Lebensbedürfnisse befördern. Ein Land hat oft Ueberfluß an gutem Boden und erzeugt reichlich Getreide und andere Lebensmittel, ist dagegen aber gänzlich arm an Metallen oder an dem nöthigen Brennstoff um diese in Werkzeuge zu verwandeln; ein anderes Land hat Metalle oder Brennmaterial oder beides in Menge, aber nur wenig Land zum Kornbau, so daß die Einwohner, trotz aller mühsamen Cultur sich nicht aus ihrem armseligen Zustande heraushelfen können. Werden nun zwischen beiden Ländern gute Communicationsmittel eingerichtet, so entstehen sogleich die überraschendsten und bewundernswerthesten Veränderungen; die Bewohner des ersten Landes werden, da sie sehen, daß sie von ihren Nachbaren Werkzeuge und Feurung bekommen können, sich besonders auf die Hervorbringung derjenigen Erzeugnisse beschränken, für welche ihr Boden sich am meisten eignet, wogegen die Bevölkerung des letzteren Landes sich der

vergeblichen Mühe ihrem sterilen Erdreiche Cultur abzugewinnen überhoben sehen und ihre ganze Thätigkeit der Fabrication des Eisens ꝛc. oder der Gewinnung und Ausführung des Brennstoffs zuwenden wird, und indem so der Ueberfluß eines jeden Districts gegen den des anderen ausgetauscht und die Arbeiten der Bewohner auf den, für jeden Theil am vortheilhaftesten Erwerb gerichtet wird, entstehen blühende und bevölkerte Städte an die Stelle von unansehnlichen, mit Armuth umgebenen Dörfern.

Wenn Diejenigen, welche gegen die Verbesserung der Verkehrsmittel und gegen die Wichtigkeit des dadurch allein möglichen Austausches gegenseitigen Ueberflusses gleichgültig sind, doch nur bedenken wollten, daß wir mehr als die Hälfte dessen, was wir zum Unterhalt bedürfen, als: Thee, Caffe, Zucker, Wein, Baumwolle, Seide, Taback ꝛc. nur durch Austausch gegen einheimische Producte und Manufacte erhalten können, sie würden dann die Wahrheit der Behauptung anerkennen, daß diejenigen Districte und Völker am reichlichsten und wohlfeilsten mit Allem was ihnen nützlich oder wünschenswerth ist, versehen werden, welche die directesten Verkehrsmittel und die vollkommensten Transportarten mit dem geringsten Kostenaufwande zwischen sich und ihren Nachbaren herstellen. Da der Preis einer, aus der Ferne zu beziehenden Waare aber nicht allein von der Geschicklichkeit der Fabricirenden und der Billigkeit und Güte der Fabricationsmittel, der Maschinen ꝛc. sondern auch von dem Preise des Transports bis zum Consumtions-Orte, abhängt, so können sich manche Nachtheile, denen eine Nation durch größere Theuerheit oder Schwierigkeit in der ersten Fabrication sonst unterliegen würde, durch den Vorzug größerer Leichtigkeit in dem Transport, ausgleichen lassen.

Die große Leichtigkeit, mit der ein auf dem Wasser schwimmender Körper bewegt werden kann, scheint schon in den frühesten Zeiten bekannt gewesen zu seyn, und Seen und Ströme haben daher die ersten Verbindungsstraßen gebildet, auf denen schwere Güter nach Orten geführt wurden, von wo man wieder Gegenstände des Lebensunterhaltes oder zur Ausübung des Kunstfleißes

mit zurücknehmen konnte. Nach den glaubwürdigsten Berichten der alten Schriftsteller entstanden die ersten civilisirten Nationen an den Ufern des Mittelmeers, welches wegen seiner ruhigen Oberfläche, und der vielen Inseln, die es enthält, am besten zur Anwendung des geringen Grades von Schifffahrts-Kenntniß, welche man derzeit besaß, geeignet gewesen zu seyn scheint. Egypten, wahrscheinlich das Land, wo zuerst Ackerbau und Fabriken zu einem gewissen Grade der Vollkommenheit gebracht worden sind, verdankt diesen Vorzug dem das Land durchströmenden Nilfluß und den mannigfaltigen Canälen, mittelst denen die ansehnlichsten Dörfer in Verbindung standen. So wie nun die Flüsse ein leicht benutzbares Communicationsmittel darbieten, so findet es sich, daß an ihren Ufern die Industrie sich zuerst geregt hat und lehrt auf der anderen Seite die Erfahrung, daß eine lange Zeit vergeht, bis die Cultur und Gesittigung ins Innere der Länder dringt. Dies zeigt am deutlichsten ein Vergleich zwischen den von Meeresküsten und von großen schiffbaren Strömen umspülten Gegenden Amerika's und denen im Innern, weniger zugänglich gelegenen Ländern dieses Continents oder ein Vergleich zwischen jenem von Flüssen durchschnittenen Theil Nord-Amerika's und dem, dieselben entbehrenden, ausgedehnten Binnenlande Afrika's, welches zur Stunde, trotz der hochherzigsten Opfer für die Wissenschaft und der kühnsten commerziellen Anstrengungen nicht hat explorirt werden können

Unter allen Ländern der Erde ist wohl keines, welches sich in diesem Augenblick so vorzüglicher Communicationsmittel rühmen kann, wie England, und diesem Umstande kann man größtentheils den hohen Rang beimessen, den dies Reich unter den Nationen der Erde einnimmt. Zufolge des Berichtes einer Parlaments-Committee, welche im Jahre 1829 zur Berichterstattung über den damaligen Stand der verpachteten öffentlichen Wege *) ernannt war, beträgt die gesammte Länge der gepflasterten oder ma-

*) Die, mit Ausnahme von Irland, sämmtlich den Gemeinden- oder Privat-Gesellschaften gehören.

cadamisirten Heerstraßen in England und Wales 20,000 engl. oder über 4000 deutsche Meilen und diejenige der Vicinal- und anderer Wege 95,000 englische Meilen (beinahe 20.000 deutsche M.) Seit dieser Periode haben viele Ausdehnungen dieses Systems stattgefunden, so daß gegenwärtig die Kunststraßen Englands als weit länger angenommen werden können. Hiezu muß man noch gegen 100 verschiedene Canäle rechnen, welche das Land in allen Richtungen durchschneiden. Darf man sich nun noch über den unendlichen Einfluß, den dies vollkommene Verkehrsystem zum großen Ruhm der Brittischen Nation auf dies gesegnete Land gehabt hat, verwundern!

Blickt man zurück auf die Lage, in der unsere Vorfahren sich vor einem Jahrhundert befanden, auf die geringen Annehmlichkeiten des Lebens, welche ihnen zu Gebote standen, auf ihre Nahrung und Kleidung, und vergleicht man dann ihre Lage mit derjenigen in der sich die ärmsten und niedrigsten Personen unter uns befinden, so gewahren wir letztere zum Theil im Besitz von Gegenständen des Luxus und der Bequemlichkeit, welche den höchsten Classen früherer Generationen unerreichbar waren. Tritt man in die ärmlichste Wohnung, so darf man darauf rechnen, daselbst unter Anderem Caffe zu finden, der in Amerika oder gar Ostindien, Zucker, der in Westindien gewachsen ist, Teller und Schüsseln, aus der Grafschaft Stafford, Messer aus Sheffield, Baumwollenzeuge aus Manchester, Seidenband, dessen Gespinnst aus Italien kommen mußte, Kupfergeräthe, welches vermuthlich aus entfernten Fabriken des eigenen Landes hergekommen ist, die den Rohstoff aber aus weiter Ferne beziehen mußten ꝛc. Nur in Folge der Vortrefflichkeit der Verkehrsmittel, vermöge welcher es möglich ist, jeden Artikel dort zu fabriciren, wo die geeignetste Lage sich dafür findet und andere Erleichterungen dazu vorhanden sind, ist es thunlich dies Alles in so niederer Sphäre zu vereinigen.

Wir glauben das bisher Angeführte nicht besser zusammenfassen zu können, als wenn wir allen Denen, welche im Stande sind die Verbreitung vollkommener Verkehrsmittel zu befördern,

folgende in einer von uns an einem anderen Orte *) näher beleuchteten Schrift des Professor A. Lips enthaltenen Worte zurufen. „Ueberhaupt kann für den Straßenbau nicht genug geschehen; er gehört ohne Zweifel in die Reihe der ersten und wichtigsten Institute des Staates und der Civilisation. Er ist das Chronometer der Entwickelung und des Standpunktes der Gesellschaft; er verleihet dem Staat den Ausdruck der Cultur und bezeichnet genau den Höhepunkt zu dem er sich aufgeschwungen; er ist gleichsam seine äußere Base, sein Fuß; ein Staat ohne Straßen erscheint nackt und roh, wie er aus den Händen der Natur hervorgegangen. Will man den Zustand eines Staats erkennen, so sehe man sein Straßenwesen an; je mehr und bessere Straßen er zeigt, desto vollkommener und besser ist auch alles Uebrige bestellt. Länder ohne Straßen sind roh, Länder mit Straßen civilisirt. Den Beleg hiezu bietet die ganze bekannte Erde dar. Straßen sind der Menschheit nicht weniger wichtig und zu ihrer Erhaltung nöthig, als Justiz und Polizei, Schutz nach Außen und Unterricht; von ihnen hängt mehr ab als auf den ersten Blick scheint, ja vielleicht Alles. Denn ohne Straßen kein Handel, ohne Handel keine Industrie, kein Ackerbau, überhaupt keine Production, ohne Production kein Reichthum, ohne Reichthum kein Lebensgenuß, keine Bildung, kein Unterricht, kein Mittel zu irgend etwas, auch nicht zum Staat, also auch keine Finanzen."

„So ist Communication, d. h. das Dasein gebahnter Straßen und Wege der letzte Hebel in der Reihe der Anstalten zur Civilisation oder umgekehrt das erste Glied in der Kette aller übrigen Institutionen desselben! ohne Wege verfaulen die edelsten Producte der Erde nutzlos und bleiben die wichtigsten Keime der Cultur im Schooße der Menschheit unentdeckt verborgen. Für einen solchen Gegenstand wäre selbst Begeisterung und Enthusiasmus verzeihlich!" —'

*) In der Hamb. „Neuen Zeitung" Nr. 310, vom 28. Dcbr. 1833.

2. Nutzen der Eisenbahnen insbesondere.

Es ist nun keiner Frage mehr unterworfen ob die Ersetzung gewöhnlicher Kunststraßen durch Eisenbahnen zwischen zwei in lebhaftem Verkehr mit einander stehenden Plätzen nützlich sey oder nicht; die öffentliche Meinung der ganzen gebildeten Welt, in Deutschland insbesondere, hat sich für die Anlegung der Eisenbahnen ausgesprochen und die Erfahrung bereits die Frage trotz aller anfänglich erhobenen Widersprüche unwiderruflich bejaht.

Unveränderliche Grundsätze der Mechanik und der Moral vereinigen sich, dies zu bestätigen. Gewiß wird es Keinem einfallen zu bestreiten, daß ein Rad über eine ebene, harte Eisenschiene weit leichter rollt, als es sich auf einem losen, steinigten Boden fortbewegen läßt. Wenn man Dieses zugiebt, und zugleich annimmt, daß ein Weg, je nachdem er fest und eben, für vorzüglich zu halten ist, erkennt man zugleich an, daß eine Eisenbahn das vollkommenste Verkehrsmittel bilden muß. dieselbe ist in der That Nichts weiter, als eine aufs Höchste verbesserte Kunststraße, die sich aber besonders von macadamisirten Straßen dadurch unterscheidet, daß statt, wie auf diesen Pferde zum Fortschaffen verwandt werden, man sich auf jener, der ungleich mächtigeren, ausdaurenderen und wohlfeileren Kraft des Dampfes dazu bedient.

Vergegenwärtigt man sich die wundervollen Wirkungen der Anwendung der Kraft des Dampfes, welche im Stande ist, die Wappen des Siegelringes zu graviren und eine Masse des härtesten Metalles, gleich als wenn es Wachs wäre, zu zerdrücken, oder ein Pfund roher Baumwolle in einen Faden, so fein wie Spinngewebe, von 167 engl. Meilen Länge zu verwandeln, und das 27 Zoll starke Ankertau eines Linienschiffes entzwei zu reissen, als wenn es loser Zwirn wäre, oder Stickereien auf dem feinsten Muselin hervorzubringen und die schwersten Anker zu schmieden, den härtesten Stahl zu zerschneiden und selbst Wind

und Wellen sich unterthan zu machen — so muß es befremden, daß man erst in den letzten zehn Jahren sich eifrig hat angelegen seyn lassen, den Dampf, der schon lange so viel zur Wohlfeilheit der Fabricationskosten beitrug, auch zur Aeußerung eines analogen Einflusses auf die Verringerung der Transportkosten sich dienstbar zu machen. Und weshalb sollte auch der Dampf, welcher fähig ist, 80 Millionen Pfund mittelst eines Kostenaufwandes von 50 Pfund Steinkohlen (3 Schilling Crt.) einen Fuß hoch zu heben, und mit der vereinigten Kraft von 400 Pferden die Räder eines Dampfschiffes 30 mal in der Minute umzuschwingen, nicht auch im Stande seyn, die Räder eines Wagens mit einer Kraft von nur 10 bis 20 Pferden nach Belieben in Bewegung zu setzen, zumal wenn man alle Hindernisse des Weges entfernt, indem man den Rädern, vermittelst zweier parallel laufenden eisernen Schienen die ebenste und festeste Unterlage darbietet? —

Das Englische Journal „The Scotsman" enthielt schon in einer vor 5 Jahren erschienenen Nummer — seit welcher Zeit bekanntlich die Leistungen der Dampfwagen die sanguinisten Erwartungen übertroffen haben — folgende treffende Bemerkungen:

„Die zuerst auf der Liverpool-Manchester Eisenbahn (diesem stolzen Riesenbau neuester Zeit!) angestellten Versuche werden der Civilisation einen größeren Impuls geben, als sie seit Erfindung der Buchdruckerkunst, die dem menschlichen Geiste die Thore zum Tempel der Wissenschaft eröffnete, nimmer erhalten hat."

„Sie haben den Menschen, sie haben den Lasten, mit welchen sie sich zu schleppen haben, Flügel gegeben; sie haben ihnen Kräfte verliehen, wovon man auch nicht zu träumen wagen durfte. Selbst die Dampfschifffahrt bleibt hinter den Zauberkräften auf Eisenbahnen zurück." „Es ist keine Uebertreibung, wenn wir sagen, daß die Einführung der Dampfwagen auf Eisenbahnen eine neue Aera in der bürgerlichen

Gesellschaft, eine ganz neue Gestaltung derselben hervorbringen wird und muß, deren Folgen sich wohl ahnen, andeuten, aber gar nicht berechnen lassen."

„Vor 60 bis 70 Jahren brauchte man zu einer Reise von London nach Edinburgh 20 Tage. Heutzutage braucht man hierzu nur noch 3, höchstens 4, und der Verkehr zwischen beiden Städten ist dadurch 20 bis 30mal größer geworden. Sind wir sanguinisch in unsern Hoffnungen, wenn wir erwarten, daß er sich noch mehr vermehren wird, wenn die 3 bis 4 Tage auf 20 Stunden, die Auslagen im Verhältniß vermindert sein werden, wenn man statt zwei schlaflosen Nächten alle mögliche Bequemlichkeit gewinnt?"

„Wenn bei einer Reise 20 Tage auf 20 Stunden reducirt werden, wird 500mal mehr gereist werden, als im Jahre 1760 gereist worden ist."

„Damals war Edinburgh so weit von London als heutzutage Island von London entfernt ist: die Eisenbahnen werden es London eben so nahe bringen, als ob es bei Birmingham läge. Die großen Städte Englands werden nur noch Vorstädte von London sein. Bedürfnisse, Erfindungen, Meinungen werden sich mit Blitzesschnelle im Lande verbreiten."

„Wohlfeilheit und Schnelligkeit sind für den Gewerbsmann hohe Desiderate; erstere ist gleichbedeutend mit reinem Gewinn, letztere giebt ihm Allgegenwart."

„Die herzlosen Pedanten unter unsern Staatswirthschaftslehrern, lehren uns in ihrer Staatsweisheit, daß wenn nicht der Himmel uns mit einer Pest beglückt oder mit irgend einem andern Segen, der unsre Schaaren lichtet, wir noch mit den Ellenbogen an einander stoßen werden, wo wir einen Bissen Brod suchen."

„Haben diese Hiobspostträger jemals den Gang der Erfindungen beobachtet? Wissen sie nicht, daß es kaum 100 Jahre her ist, daß unsere Waaren und Güter alle auf dem Rücken

von Saumpferden getragen wurden? Kutschen und Wagen für weite Reisen waren damals noch etwas Unbekanntes. So wie wir reicher wurden, wuchsen unsre Bedürfnisse. Der Rücken der Saumthiere reichte nicht mehr sie zu tragen; wir mußten andere Mittel ergreifen. Was unsere Väter den Pferden aufsattelten, haben wir an dieselben anzuspannen gelernt. Hätten wir dies nicht gelernt, so würde das ganze heutige England nicht zureichen, die Zahl von Saumrossen zu füttern, die wir heutzutage brauchen würden; ganz Europa würde nicht Land genug besitzen, um sie zu nähren, wenn unser Handel noch ein Jahrhundert so zunimmt, wie in den letzten 20 Jahren."

„Unsere Postpferde haben sich in den letztern Jahren vervierfacht und verfünffacht. Norwich hatte vor 20 Jahren nur 5 Eilwagen, jetzt hat es deren 22 oder vielleicht noch mehr. Statt also zu jammern und zu grisgramen und statt des Ueberflusses und Segens Pest und Hunger herbei zu wünschen, wollen wir lieber so klug sein als unsre Väter waren und zur Erfindung unsere Zuflucht nehmen."

„Unsere Väter nahmen zu Wagen ihre Zuflucht, um dem Mangel an Pferden zu steuern; warum sollten wir nicht auf ähnliche Weise in einem andern Mittel Zuflucht suchen?" —

Mancher der geneigten Leser wird diese Werthschätzung einer schnellen Communication ganz gut für englische Zustände finden, sie aber nicht für hiesige Verhältnisse passiren lassen wollen. Wir glauben deshalb hier auf einen Umstand hinweisen zu müssen, der sich alljährlich bei uns bemerkbar macht, nämlich: die Vermehrung der Dampfschifffahrt. Die starke Benutzung der von hier nach den verschiedenen Häfen der Nordsee fahrenden Dampfschiffe, so wie desgleichen der von Lübeck nach den hauptsächlichsten Ostseehäfen hin- und hergehenden derartigen Fahrzeuge, trotz dem daß es an beiden Plätzen nie an Gelegenheiten zur Personen- und Güter-Beförderung mit Segelschiffen für ungleich billigere, oft nicht den vierten Theil der Dampfschiffsfrachten betragende Bedingungen, fehlt, was beweißt sie anders, als daß man auch in diesen Gegenden die Ersparung

der Zeit hoch anschlägt? Welchem Umstande ist anders die seit der Dampfschifffahrt entstandene Frequenz des Helgolander und anderer Nordseebäder zuzuschreiben, welche vor Einführung der Dampfschifffahrt dahin, kein Geschäftsmann zum Sommer-Aufenthalt oder zur Erholungstour wählen konnte? Zu bedauern ist beiläufig, daß die geringe Zahl der die Elbe befahrenden Dampfschiffe und besonders die äußerst mangelhaften Anlandeplätze auf allen Stationen, noch immer keine solche rege Frequenz auf diesem Flusse hat entstehen lassen, wie man sie auf dem Rhein, Main, der Donau rc. schon lange gewahrt.

Die Zeit bestimmt jetzt immer mehr die Entfernung. Jedem rechtschaffenen Mann ist die Zeit ein kostbares Gut, vorzüglich für Jemand, der einem Geschäfte vorsteht. Die Art wie ein Land durch vermehrte Schnelligkeit der Transportmittel gewinnt, wird von Babbage in seinem vortrefflichen Werke „über die Vortheile des Maschinenwesens" sehr passend durch folgendes Beispiel erläutert: „Es reisen jährlich $^1/_2$ Mill. Menschen auf der Liverpool- und Manchester Eisenbahn; nimmt man an, daß jeder derselben nur 1 Stunde Zeit auf der Fahrt zwischen den beiden Städten, gegen früher spart, so entsteht hieraus ein Zeitgewinn von 500,000 Stunden oder 50,000 Werktagen, jeden zu 10 Stunden gerechnet; diese Ersparung an Zeit ist gleich zu rechnen einer Mehrbevölkerung von 167 Menschen, ohne, daß dadurch eine Vermehrung der Consumtionsmittel nothwendig wird; hiebei ist nicht zu übersehen, daß die Zeit der Mehrzahl der 500,000 Personen für werthvoller als die von gewöhnlichen Arbeitern angenommen werden kann."

So erstaunenswürdig auch die jetzt schon erreichte Schnelligkeit des Transportes und die dadurch hervorgebrachte Revolution in den Distanzen zwischen verschiedenen Plätzen ist, so darf doch nicht übersehen werden, daß die Erfindung des Transports mittelst Dampfes noch in ihrer Kindheit begriffen ist; jährlich, ja selbst jeden Monat gelingt es bisher noch, überraschende Verbesserungen im Bau der Maschinen zu bewirken, und da es der Philosophie nicht widerstreiten soll „Alles zu hoffen,

„was nicht unmöglich ist und an Alles zu glauben was nicht „gegen die Vernunft ist,“ so dürfen wir, ohne Gefahr verlacht zu werden, auf eine, vielleicht nicht gar ferne Zeit hinweisen, (wenn Vorurtheile und vermeintliche Interessen nicht allzusehr entgegenwirken) wo die gewöhnliche Art zu reisen die Schnelligkeit von 10 deutschen Meilen per Stunde haben wird und Couriere selbst mit der doppelten Geschwindigkeit befördert werden. —

Unmöglich ist es, alle diejenigen Vortheile anzudeuten oder nur vorher zu denken, welche für die Gesellschaft im Allgemeinen aus der Verbreitung dieses so vorzüglichen Communicationsmittels entstehen werden, nicht der ausgedehnten und neuen Gelegenheiten zu gedenken, welche sie durch ihre Anlage an sich, so wie durch ihre Unterhaltung, durch die Fabrication und Reparatur der Locomotiven, und der großen Menge Arbeiter so wie anderer Dienstthuenden, von der untersten Classe bis zu denen der höchsten Grade der mechanischen Talente, zum Erwerb darbieten. Um einen Begriff von der Ausdehnung der Arbeiten an im Bau befindlichen Eisenbahnen zu geben, erwähnen wir hier nur des einen Beispiels: der Anlage der Bahn zwischen London und Birmingham an der zu einer und derselben Zeit mehr als 11,000 Menschen beschäftigt waren!

Dem Handel werden die Eisenbahnen unfehlbar neue und vermehrte Absatzquellen verschaffen; die Völker werden bald erkennen, welchen Nutzen sie aus ungehindertem Verkehr zu erwarten haben; die Masse der Personen- und Güter-Beförderungen an belebten Zollstätten wird die Unvereinbarkeit dieser Barrieren des Handels mit den Segnungen des Verkehrsmittels, auf das handgreiflichste herausstellen; man wird sich bemühen, dem Staat für den Wegfall des, durch seinen Reiz zur Smuggelei an sich schon verwerflichen Zolls, auf andere Art zu entschädigen, wenn nicht schon die Verminderung der stehenden Heere, welche durch die Concentrationsfähigkeit der Eisenwege ausführbar wird, die Bedürfnisse des Fiscus verringert.

Die Industrie wird, wenn sie nicht mehr den Absatz ihrer Producte landeinwärts auf den gegenwärtigen beschränkten Umkreis reducirt sieht, vielmehr ohne den sogenannten Schutz durch künstliche Mittel, sich selbst überlassen ist, neuen Schwung erhalten: die Leichtigkeit des Verkehrs wird es ihr gestatten, Künstler und Arbeiter in den entferntesten Gegenden aufzusuchen und in den Werkstellen und Atteliers zu versammeln und das Genie und Talent demnach nicht ferner an die Scholle gefesselt seyn, die es erzeugt hat.

Der Ackerbau, die Grundlage auf dem der Handel und die Industrie einer Nation ruhen, wird erhöht werden durch den erleichterten Transport und dadurch vermehrten Verbrauch seiner Erzeugnisse; durch die gegebene Fähigkeit der so wirksamen Vermischung von Erdarten aus entlegenen Districten, durch die Gelegenheit, die sich dem Oeconomen darbieten wird, ohne erheblichen Zeit- und Geldverlust zur eigenen Anschauung verbesserter Wirthschaften und Einrichtungen in entlegene Länder zu gelangen, so wie zur Einführung und Austauschung neuer Pflanzen, Sämereien rc. zur erleichterten und weiteren Ausfuhr seines Viehes und endlich, indem die neue Erfindung ihm gestattet sich nur mit dem Bau derjenigen Erzeugnisse zu beschäftigen, für den sich der Boden seines Landes eignet, weil ihm alle Märkte der weiten Umgebung zur Beziehung Dessen, was er außerdem noch bedarf, offen stehen.

Wenn hiernach gezeigt worden ist, daß Handel, Industrie und Ackerbau aufs vortheilhafteste von dem neuen System betroffen werden, so genügt wohl die Andeutung, daß die edleren Begleiter des Menschen, die Künste und Wissenschaften nicht zurückbleiben werden, um auch ihren Theil an dem großen Mittel zu ihrer Verbreitung und Vervollkommnung zu empfangen. Neue Ideen und Erfindungen welche lange Zeit brauchten, um sich durch die verhältnißmäßig abgeschiedene Lage der Völker den Weg zu bahnen, werden im Fluge Gemeingut entfernter Nationen werden, und wieder zum Austausch neuer, darauf gegründeter Ideen beitragen. Unge-

achtet des großen Werthes der Mittheilungen durch die Presse und Feder giebt es doch Fälle, wo dieselben zur Verbreitung wichtiger und neuer Wahrheiten und Ansichten nicht ausreichen, sondern nur durch persönliche Mittheilung und durch mündlichen Austausch der Meinungen sich der beabsichtigte Zweck erreichen läßt. Den gelehrtesten und weisesten Männern ist die Zeit in der Regel am kostbarsten; sie sind am wenigsten im Stande, sich von ihren Studien zu entfernen und doch sind ihre Ideen grade diejenigen, deren mündliche Verbreitung der Welt am meisten nützen würde. Aus den obigen Gründen werden wissenschaftliche Congresse von den größten geistigen Notabilitäten zahlreich besucht werden und einen ungeahnten Aufschwung der Wissenschaften zur Folge haben.

Fassen wir noch einmal das Obengesagte zusammen, so gelangen wir zu dem Schluß, daß die Fortschritte der Civilisation und die Beförderung erleichterten Verkehrs zwischen entfernt von einander wohnenden Nationen, immer gleichen Schritt gehalten haben, indem es zuweilen schien, daß erstere oder letztere bald Ursache, bald Folge der einen oder der anderen Wirkung gewesen sey. *)

---

*) In den „Mittheilungen aus Nord-Amerika" von Fr. List, 1829. Leipzig. werden die Eisenbahnen sehr treffend: „wahre Städtebrüter" genannt. — Diejenigen der geehrten Leser, welche über die Art der Construction der vornehmlichsten Eisenbahnen in Europa und Amerika, über ihre Herstellungs- und Unterhaltungskosten, über ihre Fahr- und Frachttaxen, ihre Personen- und Güter-Frequenz, so wie über viele andere wesentlich dabei in Betracht kommende Punkte gründlich und kurz belehrt seyn wollen, erlauben wir uns auf sechs Berichte des Herrn Prof. Franz v. Gerstner aufmerksam zu machen, mit denen Derselbe seine, aus Petersburg datirten Nachweise über die von Zarskoe-Selo in bewunderungswürdig kurzer Zeit vollendete Bahn begleitet hat. Bei Nennung des Namens dieses hocherfahrenen Ingenieurs halten wir es für Pflicht die Thatsache zu wiederholen, daß Herr v. G. schon

3. Wichtigkeit für Hamburg, überhaupt mit Eisenbahnen vorzuschreiten, nicht zu verkennende Schwierigkeiten, besondere Motive, Nebenvortheile.

Wenn hiernach unsere oben niedergelegten Ansichten von der Wichtigkeit der Eisenbahn-Verbindungen richtig sind, so darf diese Angelegenheit die Aufmerksamkeit und kräftige Unterstützung der Staatsmänner so wie der Kaufleute und Fabrikanten, der Ackerbauer und Handwerker, der Capitalisten, der Gelehrten, und der Philanthropen aller Stände für sich mit Recht in Anspruch nehmen.

Sie ist kein „nothwendiges Uebel" wie einige, die gegen ihren Willen nach Motiven suchten, um sich dem Schlendrian zu entreißen, da sie es fühlten, nicht länger sich dem Strome der Aufklärung mit Erfolg entgegenstemmen zu können, es versucht haben, diese edle Erfindung darzustellen. Nein, selbst, wenn sie in anderen Ländern nur geringe Anwendung gefunden hätte, wenn ihre Verbreitung aus irgend welchen Ursachen dort ins Stocken geriethe, so würden wir doch verständig handeln, wenn wir alle unsere Kräfte auf die baldige Einführung dieses ausgezeichneten Verkehrsmittels bei uns verwendeten. Die Sache verhält sich aber anders; die Frage lautet schon: Wie tief wird Hamburg von seiner mercantilischen Größe herabsinken, wenn es bei dem allgemeinen Streben nach Aneignung des neuen Verkehrmittels noch länger unthätig zusieht? Ueberall wird Hand ans Werk gelegt: in England, Oesterreich, Frankreich, Belgien, Rußland und in Nord-Amerika sind bedeutende Strecken Eisenbahnen in Gebrauch und noch beträchtlichere in der Ausführung

---

vor der Erbauung der Liverpool-Manchester Eisenbahn, eine zwar nur mit Pferden befahrene Bahn, die von Budweis nach Linz projectirt und erbaut hat.

begriffen; in letzterem Staatenbunde sind schon mehr als fünfhundert Meilen Eisenbahnen vollendet; in Bayern, Sachsen und Preußen haben die bereits in Betrieb gesetzten kurzen Strecken die kühnsten Erwartungen in Betreff der Frequenz der Reisenden übertroffen, in den meisten übrigen Staaten Deutschlands, in Baden, Würtemberg, Braunschweig, Nassau, Frankfurt am Main, so wie selbst in Polen, Ungarn und Italien baut man eifrig an ausgedehnten Linien, welche sich mit den Hauptbahnen Deutschlands dereinst zum gegenseitigen Nutzen vereinigen werden. Hamburg, der erste Seehafen von einer Masse von Binnenländern, die 30 bis 40 Millionen Bewohner zählen, kann in diesem allgemeinen Streben nach verbesserten Communicationsmitteln nicht zurückbleiben, es würde durch Unthätigkeit nicht nur nicht gewinnen, was Andere erstreben, es würde auch einen bedeutenden Theil dessen verlieren, was es besitzt. Schon seine Ehre, ohne welche ein Gemeinwesen, ein Handeltreibendes zumal, so wenig gedeihen kann, als ein Individuum, fordert gebieterisch, daß es der Bewegung der Zeit folge. Oder sollten wir uns etwa weniger umsichtig zeigen wollen, als unsere Vorfahren vor hundert Jahren und länger, welche das Land durch aufgeworfene Deiche vor den Fluthen des Stromes schützten, Brücken und Canäle baueten, und unsere Hafen-Anlagen, so trefflich gewählt! gründeten? Welchen ungleich heftigeren Widerstand mögen sie zu bekämpfen gehabt haben gegen uns, die wir, und mit Recht, stolz auf die Fortschritte unseres Wissens sind!

Manche der geneigten Leser werden hier vielleicht sagen: „Wozu der Aufforderung zur Verbesserung der Verkehrsmittel im Allgemeinen, oder zur Anlage von Eisenbahnen insbesondere, da Hamburg ein so kleines Gebiet hat und die mit einigen Nachbarstaaten zur gemeinschaftlichen Eisenbahn-Anlage gepflogenen Unterhandlungen bisher ohne Erfolg geblieben sind?"

Zum Glück ist das Gebiet dieses unabhängigen Staates nicht so beschränkt, als daß es nicht möglich seyn sollte, und

zwar mit Fug und Recht, durch eine demonstratio ad oculos den ersten Impuls zu geben.

Das Hamburgische und beiderstädtsche Gebiet erstreckt sich über Bergedorf in südöstlicher Richtung in einer Länge von mehr als drei deutschen Meilen und stellt der Anlage einer fast horizontalen Eisenbahn keine erheblichen Terrain-Schwierigkeiten entgegen. (S. den Bericht des Ingenieurs Lindley im Anhang). Schon der dritte Theil dieser Distanz würde völlig hinreichen, den genügendsten, praktischen Beweis von dem Wesen und den Wirkungen einer Eisenbahn zu liefern. Wie richtig die, hoffentlich rasch ihrer Verwirklichung entgegenreifende Idee der Errichtung einer, vorläufig bis Bergedorf gehenden Anfangsbahn, ist, zeigt uns das ähnliche Verfahren in anderen Gegenden, wo vielleicht weit weniger Grund vorhanden war, sich auf einen verhältnißmäßig so geringfügigen Anfang zu beschränken; — in Ostpreußen hat man die moralische Wirkung der Befahrung der Berlin-Potsdammer Bahn abzuwarten, für gut gefunden, ehe man auf dem, nach langem Zögern betretenen Pfade zum Besseren weiterschreiten wird; das Resultat der kleinen, ebenfalls circa $3^1/_2$ Meilen langen Bahn von St. Petersburg nach Zarskoe-Selo und Pawlowsk, soll den Ausschlag geben zum Anfang der großen Bahn nach Moskau und vielleicht gar bis Odessa, um so den größten Feind des Russischen Reichs, den Raum, und folglich Zeitverlust, tödten zu helfen.

So lange es noch nicht das ermuthigende, während $1^1/_2$jähriger Benutzung der Anfangsstrecke, auf der noch unvollendeten Leipzig-Dresdener Eisenbahn sich herausgestellt habende Resultat gab, wonach täglich ungefähr 1000 Personen im Durchschnitt die Bahn, selbst während der Zeit wo sie nur bis zu dem, ganz reizlosen Dorfe Althen ging, befuhren, so lange konnte man es für ein zu großes Opfer betrachten: blos des Impulses wegen, ohne die Sicherheit der Fortführung bis an einen Endpunkt von commerzieller Wichtigkeit, eine Eisenbahn ins Leben rufen zu helfen.

Nach genauer Erkundigung, welche wir über die betreffenden Populations- und andere Verhältnisse, die dabei in Betracht kommen, eingezogen haben, stehen wir nicht an, hier öffentlich die Behauptung aufzustellen:

> daß jeder wohlhabende Ort in Deutschland *) von einer Bevölkerung von mindestens 50,000 Einwohner, und von einem einigermaaßen ebenen, nicht unverhältnißmäßig theuren, Terrain umgeben, es ohne Bedenken wagen kann eine 1 bis 2 deutsche Meilen lange, mit Dampfwagen zu befahrende, Eisenbahn mit einem gut eingerichteten Restaurations-Local am Endpunkte herstellen zu lassen, selbst wenn dieser nur in einem unbedeutenden Dorfe ausmündete; der lediglich des Vergnügens wegen stattfindende Verkehr wird bei erfahrener und sparsamer Leitung vollkommen ausreichen eine angemessene Dividende abzuwerfen.

Die Erfahrung über die Frequenz solcher Vergnügungs-Eisenbahnen geht zwar noch nicht über zwei Jahre hinaus, da aber am Ende diese Periode die Zahl der Passagiere in den jedesmaligen Wagenzügen sich noch immer vergrößert hat, so ist gar kein Grund vorhanden anzunehmen, daß die Lust an diesen Dampffahrten oder der „Reiz der Neuheit“ so bald abnehmen werde; im Gegentheil darf man voraussetzen, daß bei der Neuheit der Sache und den stets übertriebenen Berichten über die, verhältnißmäßig wenigen, Unglücksfälle auf bestehenden Bahnen, die große Zahl der älteren und bedächtigen Personen und der-

---

*) Auf England mögten wir diese Behauptung nicht ausdehnen, da in diesem Lande, der großen, die ganze Nation drückenden Zinsenlast der Staatsschuld wegen, die Classe der, lediglich zum Vergnügen Reisenden nur beschränkt ist und es bei diesem Theil des Eisenbahn-Verkehrs auf die große Mittelklasse ankommt.

jenigen, welche gewohnt sind die Befriedigung der Neugierde in Hinsicht auf Gegenstände, die ihnen — „doch nicht entlaufen können," stets aufzuschieben, eine stete, viele Jahre anhaltende Frequenz zur Folge haben wird, und endlich noch, daß die Reise mit dem Dampfwagen Vielen zur angenehmen Gewohnheit werden, und der erleichterte Transport zur vermehrten Cultur des Bodens und anderen Ursachen des Verkehrs führen werde, die geeignet sind der neuen Einrichtung eine **bleibende** und **wachsende** Concurrenz an Personen und an Local-Erzeugnissen **zu sichern**.

Natürlich wird es gerathen seyn, solchen Anfangsbahnen eine Richtung zu geben, in der die dereinstige Verlängerung wegen commerzieller Zwecke die meiste Wahrscheinlichkeit für sich hat.

Wenn nun obige Behauptung die vollste Anwendung auf Hamburg findet und schon aus allgemein phylanthropischen Gründen es Pflicht wird, mit der Anlage von Eisenbahnen bei uns den Anfang zu machen, so giebt es noch specielle Gründe, welche geeignet sind dem Gegenstande der Eisenbahn-Anlage bis Bergedorf und etwa bis an die Gränze des beiderstädtischen Gebietes vermehrtes Interesse zuzuwenden.

Diese Gründe dürften bestehen in der Rücksicht:

1) auf den unmittelbaren Nutzen für die Endpunkte und das dazwischen liegende Land,
2) auf die, mit der Anlage des Werkes wahrscheinlich zu vereinigende Entwässerung eines Theiles des Hammerbrooks und der ebenfalls sehr nassen Gegend von Billwärder,
3) auf die durch diesem Anfang zu erzielende **Verlängerung** auf dem einen oder dem anderen Elbufer und so **allein mögliche** Erhaltung und Vermehrung der jetzigen Handelsverbindungen;
4) auf den nicht unerheblichen Nebenvortheil der möglichen Verbindung dadurch mit der Ostsee über Wismar und Lübeck, so wie der Umgehung des neuen Transitzolls; und

5) endlich auf die Belebung des so zeitgemäßen Associations-Princips.

Versuchen wir es in der Kürze diese Gründe darzulegen, wobei wir es uns nicht werden versagen können unter Bezeichnung der Quellen einige Stellen der vielen trefflichen über diesen Gegenstand in den hiesigen Blättern veröffentlichten Aufsätze einzuschalten.

Was zuerst den unmittelbaren Nutzen, welcher für Hamburg aus der Herstellung der Eisenbahn bis an die Gränzen des beiderstädtischen Gebiets oder nur vorläufig bis Bergedorf, betrifft, so dringt sich dem aufmerksamen Beobachter schon jetzt der Gedanke auf, daß durch diesen Anfang, so klein wie er auch ist, doch ein unendlich wichtiger Schritt zur Erreichung eines der nothwendigsten Mittel zur Erhaltung und Belebung des hiesigen Handels mit dem ganzen Innern Deutschlands rc. geschehen ist, je nachdem die, bei dem früheren Anschein der gefährlichen Gleichgültigkeit gegen Eisenbahn-Anlagen abseiten der hiesigen Notabilitäten entstandene Ansicht: es dürfte Hamburg vielleicht seinen Culminations-Punkt erstiegen haben, mehr oder weniger zur Besorgniß Raum gab, wird die nunmehr erlangte Gewißheit, daß man hier wohl fühle, was den commerziellen Anstrengungen anderer, mit uns concurinder Seestädte gegenüber ohne ferneren Aufschub geschehen müsse, aller lähmenden Passivität hieselbst ein Ende machen. Die Ueberzeugung: möglichst vor Ueberflügelung und Verdrängtwerden geschützt und selbst zur Hoffnung eines noch weit größeren Flors dieser Stadt berechtigt zu seyn, wird zunächst auf die Vermehrung des Werthes der Grundstücke wirken und außerdem zu manchen unter diesen ermuthigenden Verhältnissen allein rathsamen Etablissements, Fabriken, Schiffsbauten und Aufnahme anderer Betriebsmittel führen — der bedeutenden Vermehrung des Bodenwerthes in der Nähe des Abfahrtsortes der Dampfwagenzüge (Bauhof, Deichthor) zu geschweigen.

Die vielen beim Bau der Bahn während eines oder zweier Jahre, so wie hernach für immer zur Beaufsichtigung und Unterhaltung und zum sonstigen Betrieb auf der Bahn mit ihren

Dependenzien nöthigen Personen werden eine Menge, in vielen Fällen der Armenkasse zur Last fallenden Menschen, Arbeit und Erwerb gewähren; den ersteren, nur 1—2 Jahre beim Bau der Bergedorfer Bahn beschäftigt seyenden Arbeitern, wird durch die wahrscheinlich bald darauf stattfindende Fortführung dieses Werkes bis ins Preußische die Aussicht auf lange dauernde Arbeit erwachsen, da sie allen auf der ganzen Strecke bis dahin sich anfindenden Leuten an Erfahrung und Geschicklichkeit im Eisenbahnbaufache überlegen seyn werden und endlich wenn auch diese Strecke beendigt ist, wird die Eisenbahn gleichsam zur Belohnung ihrer Mitwirkung, ihnen die Gelegenheit geben, ihre Dienste einem weiten Umkreise der Bevölkerung anzubieten, zu dem sie für ein Billiges rasch gelangen können.

Der fortwährend im Wachsen begriffenen Bevölkerung Hamburgs, deren Anhäufung auf einen von natürlichen und künstlichen Gränzen beschränkten Raum bald dem Gesundheitsstande nachtheilig werden muß — zumal bei dem Bebauen der wenigen noch übrigen freien Plätze — wird die Eisenbahn ein vorzügliches, ihrer Wohlfeilheit wegen, allen erreichbares Mittel zur Erhaltung des edelsten Gutes, der Gesundheit, darbieten. An schönen Sommertagen werden Tausende für wenige Schillinge das Vergnügen genießen, Meilenweit von ihrem Wohnplatz frische Luft unter dem Anblick neuer und schöner Gegenden einzuathmen, und zugleich das erhebende Gefühl empfinden, welches die zauberische Anwendung der Wissenschaft zur flugähnlichen Fortschaffung der Menschen auch auf den blödesten Verstand hervorbringen muß; fast alle diese Tausende würden ohne das Vorhandenseyn jener Eisenbahn dieselbe Zeit in engen ungesunden Gassen, unbekannt z. B. mit dem Anblick des Sachsenwaldes und der lieblichen Gegend von Aumühl, Friedrichsruh, Reinbeck, Hinschendorf rc. verlebt haben. Wahrlich Englische Schriftsteller sind nicht im Irrthum, wenn sie die Erfinder der Dampftransportmittel zu Lande wie zu Wasser als Wohlthäter der Menschheit auf gleiche Stufe mit Doctor Jenner stellen! —

Den pecuniairen Gewinn der Actionaire der Eisenbahn nach Bergedorf darf man unter Voraussetzung sachkundiger und sparsamer Betreibung auch nicht zu geringe für das Gemeinwesen anschlagen, da derselbe, nur zu 10 pCt. gerechnet (S. die im Anhang motivirte Berechnung des muthmaßlichen Reinertrags) schon 150,000 Mark Banco jährlich betragen wird; denn es vereinigen sich bei dieser Bahn viele günstige Umstände, welche sie, gänzlich abgesehen von der Verlängerung über Bergedorf hinaus, zu einer der lucrativesten Unternehmungen dieser Art auf dem Continent machen, nämlich in Betreff des Nivellements

Gradheit der Richtung,
Vollkommene horizontale Lage,
Wohlfeilheit der Bauart. (Vergl. Bericht des Ingenieurs Lindley im Anhang.)

und in Betreff der Verkehrsverhältnisse:

Größe und wohlhabende Bevölkerung an dem unmittelbaren Endpunkte,

außerdem: Wohlfeiles Brennmaterial (Cokes aus England)

sowie: große Leichtigkeit alles anfänglich aus diesem Lande an Material, Eisen, Maschinen, Wagen, Instrumenten ꝛc. zu Beziehende, so wie auch die Ober-Aufsicht des Englischen Ingenieurs ohne zu kostbare Entschädigung für seine Zeit und Mühe, sich zu verschaffen, und Ersparung aller Zölle und Imposte für Erstere.

Welch' vortheilhaftes Prognosticon auch die Aeußerung Anderer über die beabsichtigte Unternehmung enthält, dürfte aus dem Auszug des folgenden, von einem der ersten Beamten der Leipzig-Dresdener Eisenbahn an den Verfasser gerichteten gefälligen Schreibens hervorgehen.

„Die von Ihnen aufgestellte Idee einer Anfangsbahn auf „Hamburgischem Gebiet wird unstreitig nach ihrer Ausführung „ungemein günstigere Resultate geben, als man sich in Hamburg „denken mag. Diese Strecke würde sicher eine bei Weitem „größere Frequenz haben, als die Nürnberger und bei Weitem

„höher rentiren. Unsere fahrbare Strecke hat keinen anderen „Zweck und Reiz, als den, nur zu fahren und daß je kür„zer die Strecke je größer die Frequenz ist, haben wir zu „deutlich erfahren. Hätten wir in letzter Ostermesse und auch „vorher Wagen und Locomotiven genug gehabt, so würden „Sonntags statt 4000 mehr als 20,000 Personen gefahren seyn „und wenn man nur einmal den Sonntagstroubel vor dem „Altonaer Thore gesehen hat, *) so begreift man leicht, daß „an solchen Tagen mehr als 20,000 Fahrlustige ihre sechs „Schillinge daran wenden und bei der hier nach Jahr und „Tag noch immer steigenden Neigung für die Eisenbahnfahr„ten (es giebt hier Leute, welche diese total reizlose Fahrt „schon mehr als 200mal gemacht haben und wie es scheint, „nie müde werden) würde die Frequenz dort auch an den „Wochentagen ins Unendliche gehen und viele Jahre anhalten, „namentlich wenn nur 1 Meile weit, d. h. um einige Schil„linge, gefahren würde."

„Als von Leipzig nach Althen, eine kleine Meile, ge„fahren wurde, kostete 1 Platz 2, 4 und 6 Groschen. Die „Hauptfrequenz waren die Plätze à 2 gr.; doch auch die „à 4 gr. waren stets besetzt; jetzt**) ist die Bahn 2 Meilen „lang fahrbar, hat aber noch keinen ernsten Zweck und die „Plätze kosten 4, 8 und 12 gr., und man erkennt nun ganz „deutlich, daß man nur fährt um zu fahren, weil namentlich „an Sonntagen kein Platz à 4 gr. übrig bleibt, man aber „nur ungern und in Ermangelung ersterer sich zu den höheren „entschließt. Wir haben daher einen Wagen zur Probe auf „die Bahn gebracht, welcher 100 Personen à 4 gr. faßt „und der Zudrang ist so groß, daß sogleich mehr derselben „gebaut werden sollen, denn eine Locomotive kann 8 bis 10 „solcher Wagen ziehen; man würde also mit 3 Locomotiven

---

*) Man sieht, der Briefsteller kennt genau die hiesigen Verhältnisse.

**) Im Juni 1838.

„fahrend, an einem Sonntage wie hier sechs Fahrten machend, „was sich bequem thun läßt, 12 bis 14,000 Personen hin- „und eben so viel zurückfahren, was, nur zu 3 ß die Person „gerechnet, 4500 bis 5000 ℋ eintragen würde. — Wir „fahren jetzt jeden Tag, und wenn das Wetter nur einiger- „maaßen freundlich ist, sind auch immer die wohlfeilen Plätze „und zwar von Leuten höheren Standes besetzt. Hätten wir „bisher nicht unendlich viele Schwierigkeiten beim Bau der „Bahn zu bekämpfen gehabt, so würden wir, wie gesagt, eben „so große Einnahmen haben machen können. Ungeachtet dieses „Mangels an erforderlichen Transportmitteln können wir auf „jeden Fahrtag im Durchschnitt 1000 Personen rechnen.„

„In Hamburg braucht man wegen der Nähe Englands „diese Beschränkung nicht zu fürchten; man kann dort bald „Wagen in jeder Anzahl haben, welche in Hamburg durch „verminderte Spesen und Wegfall des ungeheuern Zolles, den „wir hier zahlen mußten, billiger zu stehen kommen werden, „wie die unseren; so auch wird eine Locomotive dort circa „4000 ℋ weniger als hier kosten. Das Feuermaterial müßen „wir zum größten Theil von England über Hamburg ziehen „und kostet uns das Dreifache gegen dort.“

„Die Kosten des Betriebs und der Verwaltung wird man „hier mit 50 pCt. von der Brutto-Einnahme annehmen dürfen. „Restaurationen an den Endpuncten der Bahn werden ebenfalls „bedeutenden Pacht abwerfen ꝛc. Kurz, es läßt sich über das „von Ihnen für Hamburg gewiß zur glücklichen Stunde „projectirte Unternehmen leicht ein höchst günstiges Rechnungs- „Exempel und zwar mit ziemlicher Sicherheit aufstellen.“ —

Diesem interessanten Schreiben war noch folgende Tabelle angehängt:

„1tes Jahr — 12 Monate.	2tes Jahr — 2 Monate.
Nach Althen:	Nach Machern:
vom 24. April 1837 bis 24. April 1838.	vom 24. April bis 25. Juni 1838.
196 Fahrtage.	58 Fahrtage.
1,522 Fahrten.	516 Fahrten.
172,799 Personen.	70,968 Personen.

Total von 14 Monaten:
254 Fahrtage.
2,038 Fahrten.
243,767 Personen."

„Also in 14 Monaten auf jeder Fahrt durchschnittlich über 114 Personen."

„Durchschnittlich auf die ersten 12 Monate circa 110 Personen."

„ „ „ zwei ersten Monate des zweiten Jahres . . . . circa 137 Personen."

„für jede Fahrt, — woraus erhellt, daß die Neigung „zur Benutzung der Bahn **nicht ab, sondern zunimmt.**" *)

Bei dem industrieusen Sinn der Hamburgischen Gastwirthe und Eigener der vortrefflich eingerichteten „Pavillons" läßt sich wohl mit Gewißheit annehmen, daß einzelne von ihnen nicht säumen werden, gleichzeitig mit der Vollendung der Eisenbahn in unmittelbarer Nähe des geräumigen Bahnhofes bei Bergedorf ein freundliches Tivoli oder ein herrliches Vauxhall herzustellen, wo dann die Einwohner Hamburgs, je nachdem die Jahreszeit es mit sich bringt, sich in der frischen Luft erquicken, oder bei Spiel und Tanz in eleganten Sälen Annehmlichkeiten des Lebens finden werden, welche wahrscheinlich

*) Auf allen Bahnen der ganzen Welt nahm der Verkehr an Reisenden von Jahr zu Jahr zu; — warum sollte die Hamburg-Bergedorfer Bahn hievon allein eine Ausnahme machen?

einen Jeden zu öfteren Besuchen dieses neuen Attractions-Punctes der hiesigen Gegend reizen werden.

Allen denen, die sonst nach Bergedorf, sey es zum Vergnügen oder der Geschäfte wegen, in gemiethetem Fuhrwerk sich hinbegeben, wird die Eisenbahn außerdem noch der Entrichtung des lästigen Stations-Geldes zu Boberg überheben.

Der Hamburgische Staat, welcher in Folge dieser und in Rücksicht auf die am 1. Januar 1839 von der K. Dänischen Regierung auf der Straße nach Bergedorf noch zu vermehrende Belastung und Erschwerung des Verkehrs mittelst eines hohen in Schiffbeck zu erlegenden Transitzolles, die Absicht hatte, eine Chaussee durch Billwerder erbauen zu lassen, um so das beiderstädtische Gebiet, ohne fremdes Territorium zu berühren, leicht erreichen zu können, wird durch die Anlage der vorgeschlagenen Eisenbahn eine Ausgabe von mehreren hundert Tausend Mark ersparen, und nicht allein diese Summe, sondern die noch größere, welche in Folge des gesteigerten Grundwerthes und der Bevölkerung und in Folge des höheren Ertrags der directen und indirecten Steuern in die Staatscasse fließen wird, zu anderen nützlichen öffentlichen Zwecken verwenden können.

Endlich dürfte noch der Umstand hier hervorzuheben seyn, daß die Erlangung einer Eisenbahn von hier bis an die Gränze des beiderstädtischen Gebiets am ehesten geeignet seyn dürfte, den Nachtheilen entgegenzuwirken, welche möglicherweise aus kräftiger, wie bisher, erneuerten Versuchen von Seiten Hannovers zur Anlage eines Hafens bei oder unterhalb Harburg für Hamburg entstehen könnten; denn wenn einmal die kostspieligen eisernen Geleise in einer Länge von viertehalb Meilen auf dem rechten Elbufer angelegt sind, wird es den jenseitigen Capitalisten nicht mehr einfallen, eine damit parallel-laufende Bahn zu erbauen, welche noch den großen Nachtheil der wahrscheinlichen Endigung in Harburg (statt wie unsere inmitten Hamburgs) zu bekämpfen haben würde.

Was das Städtchen Bergedorf durch die Eisenbahn zu gewinnen erwarten darf, wird allen denen klar seyn, welche

sich mit Wahrnehmung der ersten Einwirkungen der seit Kurzem erst dahin geführten Chaussee beschäftigt haben; nur dürfen diese nicht übersehen, daß die Vorzüge einer Eisenbahn vor einer Chaussee sowohl in Betracht der Zeit-Ersparung, der Bequemlichkeit sowie des Kostes-Punctes größer sind, als der Vortheil einer Chaussee im Vergleich zu dem geringeren Nutzen des früheren Sandweges. Welche Zahl von Reisenden benutzt nicht jetzt die Chaussee, gegen früher! Wie sehr erleichtert sie nicht den Austausch der Producte und Manufacte 2c. Selbst seit der kurzen Zeit ihres Bestehens sind für den täglichen Personen- und kleinen Fracht-Verkehr zwischen beiden Plätzen Beförderungsmittel entstanden, von deren Billigkeit und Güte man bisher noch keinen Begriff bei uns hatte. (Omnibus.)

Wenn aber die Eisenbahn die Bergedorf Besuchenden ohne Erhöhung der jetzigen Fahr-Preise in dem vierten Theil der Zeit und auf ungleich bequemere Art dahin schafft, so muß deren Zahl nach allen bisherigen analogen Erfahrungen in gleicher Progression, wie Zeit, Kosten und Beschwerden sich vermindern, steigen. Wohl keiner der Ankommenden wird aber wohl Bergedorf verlassen, ohne nicht wenigstens Etwas, wenn auch nicht gerade von der berühmten Krebssuppe, genossen zu haben, welches nothwendig den Verkäufern der Lebensmittel und mittelbar den Acker- und Gemüse-Bauern, Viehzüchtern 2c. zu Gute kommt. Manche Institute, für welche man der wünschenswerthen größeren Nähe wegen einen anderen Ort wählen mußte, dürften vielleicht nach Bergedorf verlegt werden, z. B. die so beschwerlich von hier aus zu erreichenden jährlichen Pferderennen, zu denen man in einem Viertel der Zeit mittelst der Eisenbahn gelangen würde, welche jetzt die Zurücklegung des Weges nach ihrem bisherigen Platze jenseits Wandsbeck erfordert. Vielleicht wird man zu den bestehenden beiden Märkten noch andere, als Woll-, Butter- und Pferde-Märkte, hinzufügen.

Von den einzelnen Geschäften wird besonders der Getreidehandel eine große Umgestaltung und bedeutenden Auf-

schwung zu erwarten haben; denn da sich bei den so sehr erleichterten und verringerten Transportkosten die Preise der verschiedenen Getreidesorten in Bergedorf fast mit denen an der Hamburger Börse dafür zu erhaltenden gleichstellen werden und der Landmann in der Regel und mit Recht den nächsten Markt benutzt, so werden die Producenten der ganzen Umgebung ihr Getraide nach Bergedorf liefern, wo sich durch den Speculationsgeist der dortigen Kaufleute eine Art Stapelplatz dafür bilden wird. Gleiche Anwendung erleidet dies auf den Handel mit Fellen, Butter, Käse und anderen Local-Producten.

Die arbeitende Classe in Bergedorf wird eine wohlthätige Vermehrung ihres Erwerbes durch den Bau und die spätere Unterhaltung der Bahn erfahren; namentlich dürften bei den billigeren Räumlichkeiten in und um Bergedorf die Werkstätten für die Reparatur, und weiterhin selbst für die Anfertigung der Locomotiven, Personen- und Güter-Wagen, so wie für das ganze zum Betrieb der Bahn nöthige Material, daselbst errichtet werden. Aus gleichem Grunde werden auch andere Fabriken und Gewerke, denen es in Hamburg und dessen unmittelbarer Umgebung immer mehr an Raum zu gebrechen beginnt, in Bergedorf ihren Sitz aufschlagen, welches Alles nothwendigerweise einen vortheilhaften Einfluß auf den Preis der Grundstücke in genanntem Orte äußern muß. Den arbeitsamen Handwerkern daselbst wird es leicht gemacht werden, sich oftmals nach Hamburg zu begeben, um dort, durch eigenes Anschauen, ohne Zeitverlust durch langes Fahren, ihren Geschmack auszubilden und billige Einkäufe von leicht und schnell per Eisenbahn mitzunehmenden Materialien, Geräthschaften 2c. zu machen, wodurch sie das Feld ihres Absatzes in den benachbarten Gegenden von Holstein und Lauenburg sehr erweitert sehen werden. Der bemittelteren Classe wird die Benutzung aller den Wissenschaften und dem Vergnügen in Hamburg gewidmeten Anstalten in weit größerem Maaße wie bisher zu Gebote stehen, und überhaupt alle Classen das Wohlthätige empfinden, welches unzertrennlich dem erleichterten und ver-

mehrten Verkehr der Menschen unter einander folgt, und wobei natürlich die Bewohner des kleineren Ortes gegen die des größeren im Vortheil sind. —

Da die Eisenbahn nach Bergedorf in einer ganz neuen, von der bestehenden Route abweichenden Linie, eigentlich durch einen Landstrich, wo so zu sagen gar keine Landstraße sich vorfindet, führt, so ergiebt sich von selbst, daß den an der Bergedorfer Chaussee wohnenden Wirthen, Schmieden, Fuhrleute rc. und sonstigen vom Landstraßen-Verkehr Lebenden ein weit geringerer Nachtheil zugefügt werden wird, wie es nur irgend bei solchen Anlagen vorgekommen seyn dürfte.

Am wenigsten werden sich wohl die in Bergedorf wohnenden, den Transport von Personen und Waaren zwischen dort und hier vermittelnden Fuhrleute mit dem eben Gesagten und der neuen Einrichtung überhaupt einverstanden erklären. Dies ist wohl nicht anders zu erwarten, da es ihnen augenscheinlich seyn muß, daß sie ihre bisherigen Fahrten nach Eröffnung der Eisenbahn werden einstellen müßen. Es wird ihnen aber so schlimm, wie sie etwa meinen, nicht ergehen, wenn sie sich in die Umstände zu fügen wissen, und nicht verlangen, daß sich diese nach ihnen richten sollen — welches mit anderen Worten den Fortschritten der Cultur, einzelner Menschen wegen, Stillstehen gebieten hieße!

Zu ihrem Troste können wir ihnen mit völliger Bestimmtheit versichern, daß gleich nach Eröffnung der Eisenbahn die Zahl der von Bergedorf nach der Umgebung hin und her zu befördernden Personen und derer, die aus entfernten Plätzen — Boitzenburg, Lauenburg, Mölln, Schwarzenbeck rc. — nach dem Abfahrts-Platze der Eisenbahn in Bergedorf hingefahren zu werden begehren, bei weitem größer seyn wird, als die Zahl der jetzt zur Beförderung zwischen beiden Plätzen sich Meldenden. Es wird dann lediglich auf die Besitzer von Fuhrwerk ankommen, wenn sie es versäumen, dasselbe dort anzubieten, wo am meisten Frage darnach und zwar in veränderter Richtung gegen bisher statt finden wird.

Es ist Thatsache, daß als unlängst nach Eröffnung der neuen Eisenbahn von London nach Birmingham die Pferde und Stage-Coaches, welche auf der Chaussee den Transport besorgten, zu Liverpool von ihren sich aus den Geschäften überhaupt zurückziehenden Eigenern in öffentlicher Auction zum Verkauf gestellt wurden, das Ganze beinahe über den Werth wegging, weil — die Neben-Stationen, von denen ab die Reisenden nach den Eisenbahn-Stationen befördert werden müssen, so sehr an Frequenz des Verkehrs gewonnen hatten. Eben so ist es erwiesen, daß in Belgien die Zahl der Diligencen und Pferde auf den gewöhnlichen Straßen trotz und seit Einführung der vielen Eisenbahn-Routen zugenommen hat; — gewiß eine merkwürdige, sehr tröstliche Erscheinung! —

Hier ganz in unserer Nähe gab es aber auch noch ein Beispiel, welches zeigt, wie ungegründet die Besorgnisse dieser Menschen sind, welche jede Verbesserung, wenn sie in neuer Gestalt auftritt, für ihren Stand nachtheilig halten. Das erste zwischen Copenhagen und Lübeck in Fahrt gesetzte Dampfschiff „Prinzessin Wilhelmine“, welches außer seinen regelmäßigen Fahrten während der Badezeit zwischen Lübeck und Travemünde fuhr, transportirte allerdings auf letzterer Fahrt einige Personen, die sich ohne dasselbe durch die Lübeckischen Miethkutscher hätten zu Lande befördern lassen; dieser Verlust aber wurde, nach dem späteren eigenen Eingeständniß der Fuhrleute, zehnfach durch den Gewinn aufgewogen, den dies Dampfschiff ihnen durch die Zuführung von mehr als 2000 Reisenden brachte, die alle weiter befördert werden wollten.

So ereignet es sich oft, daß die Classe, welche ihre ganze Existenz durch irgend eine Neuerung gefährdet glaubt, gerade diejenige ist, welche am meisten dadurch gewinnt. Alle jene ängstlich Sorgenden sollten die Wahrheit beherzigen, daß jede Maaßregel, die den Verkehr und das allgemeine Wohl eines Ortes befördert, am Ende (und in der That weit schneller, als man gewöhnlich erwartet) auch dem Einzelnen, scheinbar

Benachtheiligten zu Gute kommt, wenn er nur thätig ist, und nicht gleich verzagt, weil er nicht gerade in der gewohnten Weise sein Brod verdienen kann. —

Es ist eine irrthümliche, auf keine Erfahrung begründete Ansicht, daß die Vortheile der Eisenbahnverbindung nur den beiden Endpuncten zu Gute kommen, und daß also das dazwischen liegende Land keinen Nutzen von der Eisenbahn-Verbindung ziehe, weil die Dampfwagen, von dem einen Orte abfahrend, wie die Windsbraut über das Land dahin flögen, und erst am äußersten Endpunct anhielten ꝛc. Diese Ansicht beruht auf gänzlicher Unkunde der Art und Weise des Güter-Transportes auf Eisenbahnen, welches schon aus der Thatsache hervorgeht, daß der Werth des Landes, welches in England von Eisenbahnen durchschnitten wird, dadurch um das Zwei- bis Dreifache gestiegen ist, und manche Strecken, welche ganz uncultivirt dalagen, die Kosten der Urbarmachung gelohnt haben, und so zu nie geahntem Werthe gelangt sind. Das schlagendste Beispiel der außerordentlichen Wirkung auf die Vermehrung des Bodenwerthes durch die Eisenbahn-Communicationen ist die dadurch allein möglich gewordene Urbarmachung des großen Moores, Chat-Moss, zwischen Liverpool und Manchester: Vor Erbauung der Eisenbahn wuchs auf demselben nur Haidekraut, und es betrug der jährliche Pachtpreis 1 s. 6 d. slg. (1 ℳ 4 β) per Morgen; jetzt, nachdem es leicht ist, auf der Eisenbahn Sand und Dünger nach dieser sumpfigen Gegend hinzuführen, gibt der Morgen 30 s. stg. (25 ℳ Crt.) jährliche Pacht, da der schönste Waitzen darauf gebaut wird; — nachdem man auf der einfach angelegten Eisenbahn zwischen Stockton und Darlington der Zunahme des Verkehrs wegen noch ein Paar Geleise anlegen wollte, mußte man das dazu benöthigte Land um die Hälfte theurer bezahlen, als das zu der ursprünglichen Bahn erforderliche gekostet hatte. Auf der ganzen Linie der von Manchester nach Leeds beabsichtigten Eisenbahn sind die Pachter so sehr von dem Nutzen derselben in jeder Hinsicht für sie überzeugt, daß sie den Eigen-

thümern aus freiem Antriebe eine erhöhete Pacht angeboten haben, wenn die Bahn durch ihre Vermittelung zu Stande kommen würde.

Wie würde dies Alles erklärlich seyn, wenn nicht die Dampfwagenzüge sich eben so gut für den Verkehr des flachen Landes als der Städte an den Endpuncten benutzen ließen?

Diese Leichtigkeit der Benutzung der Eisenbahn abseiten der Anwohner wird ohne Zweifel die Erbauung mancher neuen Wohnung in unmittelbarer Nähe der 3 bis 4 Stationen auf der Linie zur Folge haben, welche sich bald in eben so viele Dörfer mit freundlichen Sommer-Wohnungen verwandeln werden, obwohl viele Familien es vorziehen dürften, in der höher und angenehmer gelegenen unmittelbaren Nähe von Bergedorf für den Sommer oder überhaupt sich niederzulassen, da dieser Ort seiner Zeit mittelst der Eisenbahn eben so leicht und schnell wie jetzt etwa Ham von Hamburg aus zu erreichen seyn wird.

Die Schnelligkeit des Transports verhindert nicht, daß die Grundeigenthümer und Pächter auf dem Lande die in ihrer Nähe liegende Eisenbahn benutzen können, da sowohl für Personen als für Güter auf jeder Meile oder noch öfter, wenn der Verkehr es erheischt, Anhaltplätze sich befinden, woselbst die Reisenden abgesetzt und eingenommen und die Güter ebenfalls abgeladen und mitgenommen werden können. Um in Betreff letzterer nicht zu große Zögerung durch das Ueberladen derselben aus den Eisenbahn-Frachtwagen auf die gewöhnlichen Lastwagen und umgekehrt zu verursachen, ladet man die aus der Stadt nach einer gewissen Gegend des Landes bestimmten Waaren für sich in besondere Wagen, welche dann an dem dem Bestimmungsorte am nächsten liegenden Anhaltplatze mit leichter Mühe und in wenigen Minuten von der Reihe der dem Dampfwagen angehängten Transportwagen getrennt werden, wonach der Zug der übrigen Wagen sogleich wieder weiter geht.

Eben so leicht und wenig zögernd wird die Mitnahme der nach den Städten bestimmten Landes-Erzeugnisse beschafft, indem die zur Eisenbahn gehörigen Lastwagen in genügender Anzahl stets an den Anhaltorten vorräthig, und daher bei dem genau im Voraus zu berechnenden Eintreffen der Dampfwagen ohne dieselben mehr als eine Minute auf ihrem Wege aufzuhalten, angehängt und nach ihren verschiedenen Bestimmungen mitgenommen werden. Da solche Wagen- und Personen-Züge mehrere Male des Tags von beiden Plätzen abgefertigt werden, so läßt es sich sehr leicht einrichten, daß die Personen und Waaren, denen selbst jene unbedeutenden Aufenthalte an den Anhaltplätzen zu zögernd sind, mit solchen Zügen befördert werden, welche gar nicht anhalten, vielleicht höchstens 1 mal auf 8 Meilen (um Wasser einzunehmen), und daß diejenigen, welchen es auf eine Viertelstunde früherer oder späterer Ankunft nicht ankommt, gegen eine kleine Ermäßigung im Preise mit denen dem Anhalten unterworfenen Zügen befördert werden.

Ueberhaupt gestattet die Dampfwagenfahrt auf Eisenbahnen jede Art der Benutzung, sei es von Seiten der Bewohner der Stadt oder des Landes, oder in Betreff der Art der zu transportirenden Gegenstände, als Reisewagen, Vieh, Früchte, Milch, Stroh, Glaswaaren, große Holzmassen 2c. Mit einem Worte: jenes neue Transportmittel genügt allen Zwecken völlig in eben dem Maaße, wie die schönste Chaussee, so daß da, wo eine Eisenbahn einmal besteht, jeder Weg, jede Chaussee parallel mit derselben ganz überflüssig wird, folglich jede Wege-Reparatur und Unterhaltung zwischen Orten, welche mit einer Eisenbahn verbunden sind, ganz aufhört.

Aus diesem Grunde wird die Eisenbahn den Anwohnern des durch Billwerder gelegten Steinpflasters eine große Ersparung verursachen, da man es hier eben so wie in anderen Gegenden vorziehen wird, sämmtliche, auch schwere, Transporte durch die Eisenbahn beschaffen zu lassen — eine Aussicht, die namentlich jetzt um so größeren Werth für die zur Unterhaltung des Steinpflasters Verpflichteten hat, da man von Lübeckischer

Seite damit umgeht, zur Vermeidung der neuen Holsteinischen Transitzolles die freie Straße über Nusse oder Mölln nach Bergedorf zu benutzen, um von da auf beiderstädtischem und Hamburgischem Gebiet die Elbe zu erreichen, zu welchem Zwecke in der Gegend von Bergedorf durch Brücken- und ähnliche Anlagen bereits schon die nöthigen Vorkehrungen getroffen werden.

Die Landleute in Billwerder werden aber ganz besonders gewinnen, indem sie durch den wohlfeileren Transport auf der Eisenbahn die Anfuhr der für sie so wichtigen Düngungs-Materialien, so wie die unter Umständen nützliche Vermischung der verschiedenen Erdarten, wesentlich erleichtert erhalten. Da uns die erforderlichen öconomischen Kenntnisse abgehen, um beurtheilen zu können, in wie weit die Vermischung der leichteren Erdarten zwischen Heckathen und Bergedorf gegen die schwereren, lehmartigen Gattungen in der Nähe des Hammerbrooks im vorliegenden Falle der Cultur ersprießlich seyn kann, so beschränken wir uns hier darauf, dieses von der Eisenbahn allein gelieferte Mittel der Verbesserung des Bodens nur anzudeuten.

Auf diese Weise würde sich die sandige Gegend des Bergedorfer „Kamps" vielleicht nach und nach in schöne Weide verwandeln lassen, und würden sich durch die in Folge dessen entstehenden Milch-Wirthschaften — deren Producte wieder so leicht und bequem auf der Eisenbahn täglich zur Stadt geschafft werden können — die Eigener reichlich für den ersten Kosten-Aufwand der Boden-Verbesserung entschädigt sehen.

Es dürfte hier der Ort seyn, in der Kürze zu bemerken, welchen Einfluß der Eisenbahn-Transport auf die Verwerthung des Schlachtviehes in der ganzen Gegend um Bergedorf und in Billwärder, und auf die Consumtion des Fleisches hieselbst haben wird. Bis jetzt wird das Vieh mit vieler Anstrengung während eines ganzen oder halben Tages, je nachdem die Entfernung und der Weg ist, zur Stadt getrieben, wo es oft nicht allein in etwas abgemagertem, sondern auch in völlig erhitztem

Zustande ankommt, gleich darauf aber geschlachtet und genossen wird. Bei der weit wohlfeileren und vorzüglicheren Art des Transports des Schlachtviehes auf der Eisenbahn haben die Eigener nicht allein den Vorzug, daß sie die Kosten des Treibens ersparen, sondern ihr Vieh verliert auch nichts an Fleisch, und hat besonders für den Consumenten den Vorzug, daß es im gesunden, ruhigen Zustande geschlachtet wird, und demnach weit weniger der Fäulniß ausgesetzt ist, welche bei Fleisch von Thieren, die in erhitztem, also krankhaftem Zustande ankommen, so leicht der Fall seyn soll.

Vielleicht wird man es auf den der Eisenbahn nahe liegenden Gehöften gar so einrichten, daß man das Vieh daselbst schon schlachtet und nur das Fleisch auf der Eisenbahn zu Markte sendet, wobei man den Transport für die Felle, Hörner, Eingeweide und andere Theile erspart, die man vielleicht vortheilhafter auf dem Lande verwerthen kann, als in der Stadt.

Wie wichtig dem einzelnen Bewohner des von der Bahn durchschnittenen, mit mehreren Anhaltspunkten auf der Meile versehenen Landes in besonderen Vorkommenheiten, als bei Feuersgefahr, Krankheits- und anderen Fällen, wo es auf die schleunigste Hülfe ankommt, das neue Communications-Mittel seyn muß, bedarf wohl keiner weiteren Erwähnung.

Schließlich ist noch zu bemerken, daß die eigenthümliche Bauart der beabsichtigten Eisenbahn, welche aus ungefähr 4 Fuß hohen Erddämmen besteht, die wiederum aus dem Inhalt nach Umständen bald tief, bald mehr in der Breite anzulegender Gräben gebildet werden (s. Anhang), wahrscheinlich in einem hohen Grade dazu behülflich seyn wird, die niedrige Gegend von Billwerder so wie einen Theil des Hammerbrooks, welche beide bekanntlich so viel durch die Ueberströmungen der Bille und durch ihre flache Lage an und für sich schon an Wasser-Ueberfluß leiden, nur als Weideland (und dies nicht einmal mit Sicherheit) zu benutzen, und zur Cultur von Gemüsen und anderen einträglichen Gegenständen untauglich sind — gänzlich davon zu befreien.

Es würde die für diese Abhaudlung bestimmten Schranken weit überschreiten, wollten wir hier in eine ausführliche Beschreibung des von dem Herrn Lindley über diesen Gegenstand entworfenen Planes eingehen, nach welchem die verschiedenen, theils durch die Eisenbahn-Anlage, theils anderweitig zu bildenden Gräben den Abfluß des Wassers in ein großes Bassin bewirken werden, von wo dasselbe mittelst einer kraftvollen Dampfmaschine gehoben und in die Elbe geleitet werden wird. Die große Zahl der jetzt zur Gewältigung des Wassers bestehenden Mühlen, deren unvollkommene Bauart große Unterhaltungs-Kosten erfordert, während sie nur unvollkommen dem Zweck entsprechen, würden gänzlich eingehen können. Wegen der Kosten, welche am angemessensten nach der Morgenzahl der durch die vollkommene Trockenlegung und Abschaffung der jetzigen Wassermühlen zu gewinnenden Ländereien, zu repartiren seyn dürften, genüge es zu bemerken, daß solche nicht außer Verhältniß mit dem dadurch effective für die Eigner erlangten Nutzen seyn würden, und da die, die Haupt-Ausgabe verursachende Dampfmaschine zur Ausschöpfung des Wassers, von circa 50 Pferde Kraft bei der in trockener Jahreszeit für das Land unentbehrlichen Verrichtung derselben, sich dann zu industriellen Zwecken benutzen lassen würde, so wie die für solche Leistungen zu erhaltende Entschädigung zur Verringerung der Kosten beitragen. Als unmaßgebliche Andeutung unserer flüchtigen Idee erwähnen wir, daß wenn die Anlegung eines schon längst zum Bedürfniß gewordenen öffentlichen Arbeits- und Werk-Hauses für Erwerblose an jener Stelle beliebt würde, die bei Wasser-Ueberfluß dem industriellen Zwecke, sey es Spinnen, Weben, Sägen, Raspeln, Malen, Färben rc., auf kurze Zeit entzogene Dampfkraft, dann durch Menschenkraft ersetzt werden könnte. —

Wenn, wie eben nachzuweisen versucht worden, schon die Vortheile, welche an und für sich dem hiesigen Armenwesen, so wie dem Städtchen Bergedorf und der von der Bahn be-

rührten Billwerder Gegend, durch den in Folge der Eisenbahn entstehenden Verkehr und Aufschwung der Industrie, welche blos im engen Rayon dieses Districts sich ergeben werden, sehr bedeutend sind, so treten doch noch in Folge äußerer Erscheinungen höhere commerzielle Rücksichten hinzu, welche das Unternehmen der größten Aufmerksamkeit aller hiesigen Einwohner, die fähig sind, über das Jetzt hinauszublicken, empfehlen muß.

Die goldenen Zeiten sind nicht mehr, wo einmal betretene Geschäftswege nicht so leicht verlassen wurden, wo die bestehenden mehr auf Freundschafts- und Gewohnheits-Verhältnissen beruhten, wo dieselben vom Vater auf den Sohn gleichsam erbten, und oft noch spätere Generationen davon Nutzen zogen; die Vermehrung der Handelswege, der Handeltreibenden, der zunehmende Luxus, besonders aber die durch das Heer der Agenten und Reisenden, mit unermüdlicher Beharrlichkeit und Genauigkeit anempfohlenen Waaren unter Stellung der niedrigst möglichsten Preise, haben das frühere, bequemere System über den Haufen geworfen und dem Handel die Eigenschaft des flüssigen Elements verliehen, welches stets dahin seinen Lauf nimmt, wo ihm der Weg am leichtesten sich öffnet. Da nun die Güte der Transportmittel, sowohl unmittelbar, als mehr indirecte durch die Zeit (und dadurch verloren werdenden Zinsen) auf den Preis der Waaren influirt, so kommt es jetzt bei der Erhaltung oder Vermehrung des Handels mehr als je auf gute Landstraßen, tiefe und gerade Flüsse, sichere und geräumige Häfen, zahlreiche Brücken, wo Ströme oder Meeres-Arme zu passiren sind u. dgl. m. Die industrioseste Nation, die Englische, hat dies am ersten begriffen; wir haben am Eingang dieser Schrift gesehen, welche unermeßlichen Vortheile dadurch für's ganze Land erzielt sind.

Aber seitdem die Segnungen des Friedens immer mehr an Bestand gewinnen, und daher die Sicherheit des Eigenthums und folglich der Capitalien, welche zur Verbesserung und Vermehrung der Verkehrsmittel verwendet werden, und nur nach

längerer Zeit in Gestalt der Dividenden oder Austheilungen zu ihren Eigenern zurückkehren, zunimmt, hat man auch auf dem Continent sich eifrig mit diesem wesentlichen Zweige der National-Oeconomie beschäftigt.

Auch in Hamburg fand man bald, daß die Elbe nicht mehr in dem hohen Grade, wie bisher, als das belebende Prinzip des hiesigen Handels angesehen werden dürfe, sondern daß, so wie Antwerpen nicht mehr seine Schelde, Rotterdam nicht mehr die Maas, Cölln nicht mehr der Rhein und Stettin endlich nicht mehr die Oder genügt, auch wir, gleich den rüstigen Kaufleuten jener Städte zur Anlage von Eisenbahnen würden greifen müssen, als einzigem und erstem Mittel der Selbstvertheidigung. Ein lesenswerther Aufsatz im „Hamburger Correspondenten" vom 26. Oct. d. J., überschrieben: „Einige Bemerkungen in Bezug „auf die beabsichtigte Eisenbahn von Hamburg nach Bergedorf," sagt in dieser Beziehung sehr treffend: „die natürliche Lage Ham„burgs und die verständige Benutzung der daraus hervorgehenden „Vortheile hat wesentlich dazu beigetragen, diese Stadt auf dem „Platz zu erhalten, den sie im Welthandel jetzt einnimmt. Um „ihn zu behaupten, bedarf es einer steten Achtsamkeit auf das „Walten der Zeiten um uns her, und eines Fortschreitens mit „denselben um ihren Anforderungen genügen zu können, so weit es „an uns ist. — — Die Benutzung von Eisenbahnen für Zwecke „des Handels und Verkehrs in immer größerer Ausdehnung droht „alle Vorzüge, welche bisher die Lage an schiffbaren Strömen „gewährte, zu vernichten; denn die Eisenbahn stellt den jetzigen „Häfen eine jede Stadt, die sie berührt, gewissermaaßen als „neuen Hafenplatz mitten im Lande, wetteifernd gegenüber, in„dem sie ihr die Waarenzüge schneller als Wind und Welle „zuführt." —

Es ist bekannt, aus welchen kurzsichtigen, keineswegs das eigene Interesse beherzigenden Gründen alle bisherigen Versuche zur Anknüpfung von Eisenbahn-Verbindungen auf der einen Seite mit dem Königreich Hannover, über Harburg, auf der anderen mit Lübeck durch die königl. dänischen Lande fruchtlos

geblieben sind. Um so mehr darf man es als ein sehr günstiges Ereigniß ansehen, daß die Ergebnisse der angestellten Untersuchungen einzelner von Gemeinsinn beseelter Männer die Möglichkeit der Anlage einer Eisenbahn auf der kurzen circa $3^1/_2$ Meilen betragenden Strecke des Hamburgischen und beiderstädtischen Gebiets, ohne daß von Seiten der Unternehmer irgend ein Verlust zu befürchten seyn könnte, nachgewiesen und die Sache, auch, wie in der Einleitung erwähnt, bereits in guten Gang gebracht haben. Die Folge wird in wenigen Jahren, vielleicht noch früher lehren, daß kein Gedanke glücklicher seyn konnte, als der eines solchen kühnen Anfangs, und daß man die moralische Wirkung der, hoffentlich binnen 12 Monaten nach heute, theilweise in Betrieb seyenden kleinen, aber vollkommenen Strecke Eisenbahn in der Richtung auf das reiche innere Deutschland, nicht hoch genug anschlagen könne. Jede bestehende Eisenbahn hat zur Fortsetzung, soweit diese thunlich und räthlich war, geführt; die drei ersten Eisenbahnen: die Budweis-Linzer (nach Gemünd), die Liverpool-Manchester (über Birmingham nach London) und die Stockton-Darlington (nach Durham) sind alsbald, nachdem ihr Nutzen begriffen war, verlängert worden. Von der ersten Belgischen Bahn, der zwischen Mecheln und Brüssel erbauten, hat sich gar ein Netz von Eisenbahnen über einen großen Theil Belgiens verbreitet; die Nürnberg-Fürther Bahn wird über Hof bis an die Nordgränze geführt; die Leipzig-Dresdener sowohl in der Richtung auf Letztere, als wie auch auf die eifrig im Bau begriffene Magdeburg-Leipziger Bahn zu verlängern; in welche wiederum die von Berlin über Luckenwalde bis Cöthen beschlossene Bahn einmünden wird. Selbst der kleine Anfang der Bahn von Braunschweig nach Wolfenbüttel hat schon den Plan einer Eisenbahn-Anlage über letzteren Ort nach Magdeburg ins Leben gerufen. Wie wäre nach allen diesem daran zu zweifeln, daß die Bergedorfer Bahn ohne Fortsetzung bleiben werde; daß die benachbarten Regierungen und Privatpersonen nicht ebenfalls ernsthaft sich beeilen sollten, die Segnungen erleichterten Verkehrs, die sie so nahe an ihren Gränzen

gewahren, durch Herüberziehung dieses Magnets die Cultur und des Wohlstandes bei sich einheimisch zu machen? Würde man aber bei uns noch länger säumen wollen, und darauf warten, bis daß die Eisenbahnen aus dem Innern Deutschlands uns näher rücken, so würden wir im günstigen Falle — (wenn sie nicht vielleicht doch einen anderen Ausgangspunkt ergriffen) zwar eine Eisenbahn=Verbindung erlangen, aber für immer vielleicht den großen Vortheil einbüßen, den wir jetzt noch, später aber nicht, in unserer Gewalt haben zu erreichen, nämlich den, daß die große, von Süden nach Norden eilende Eisenbahn mehr als drei deutsche Meilen das eigene Gebiet mit ihrer Zauberwirkung berührt.

Hamburg thut durch jene Anfangsbahn einen sehr bedeutenden Schritt, und nahet sich dem deutschen Binnenlande, so weit seine eigenen Gränzen es gestatten. Hannover dürfte fortan keine Gründe dagegen, vielleicht aber manche dafür haben, eine fernere Fortsetzung der Eisenbahn nach Lüneburg und weiter zu gestatten, um nicht den Transito=Verkehr mit Umgehung seines Gebietes elbaufwärts gehen zu sehen. Magdeburg und Berlin möchten sich mit der Zeit veranlaßt finden, ihrerseits auf ähnliche Weise sich uns nähren, und mit gutem Fug können wir gewiß von diesem ersten Schritte unseres Entgegenkommens die ersprießlichsten weiteren Folgen uns versprechen: mit um so besserem, als wir dadurch bethätigen, wie ungegründet der Vorwurf, als sey Hamburgs Streben abgewendet vom deutschen Vaterlande. *)

Wir können uns nicht enthalten, hier noch folgende kurze Stelle aus einem Aufsatz in № 251 der „gemeinn. wöchentl. Nachrichten" vom 2. Novbr. d. J., welcher diesen Gegenstand sehr klar zusammen faßt, einzuschalten. „Die Concurrenz im „Gebiete der Industrie und des Handels ist bekanntlich der Re„gulator der Bestrebungen Einzelner, wie ganzer Staaten.

---

*) S. „Hamb. Correspondent" v. 26. Oct. d. J. Nr. 254.

„So lange man in seinem Geschäfte fremde Anstrengungen nicht „zu fürchten hat, kann Alles in der althergebrachten Weise blei= „ben; werden aber Minen gegraben um unser altes Gebäude „zu erschüttern, so muß man nicht säumen, Gegenminen anzu= „legen. Solche Minen, deren Explosion an der Elbe und Weser „einen unangenehmen Klang haben wird, sind die wesentlichen „Verbesserungen der Communicationsmittel im Rheingebiete „durch Eisenbahnen, Dampfschifffahrt u. s. w., die, selbst da= „bei stattfindende Concurrenz, wird die Handelswege von der „Rheinseite so wohlfeil machen, daß Elbe und Weser und de= „ren Gebiet einen schweren Stand haben dürften. Liegt hierin „eine dringende Aufforderung für die norddeutschen Uferstaaten, „ihre Communication mit dem Inneren unseres Vaterlandes, zu „Wasser und zu Lande besser zu machen, so ist um so erfreuli= „cher, einen neuen Versuch dazu von unserem größten Handels= „platze ausgehen zu sehen. Dies ist der Gesichtspunkt, von „welchem Einsender (kein Bewohner der freien Städte) den „Plan einer Eisenbahn=Anlage zwischen Hamburg und Berge= „dorf betrachtet. Obgleich diese Bahnstrecke schon an und für „sich geeignet ist, erhebliche Vortheile für Hamburgs östliche „Umgebungen zu versprechen, obgleich (nach den z. B. bei „Leipzig gemachten Erfahrungen) schon diese kurze Bahnstrecke „reichliche Zinsen liefern möchte; so muß sie doch ungleich größere „commerzielle Wichtigkeit durch ihre Verlängerung erlangen. Sie „ist das erste Glied einer nothwendig gewordenen Eisen= „bahn=Verbindung Hamburgs mit Lübeck einerseits und mit „Hannover, Braunschweig, Magdeburg und Berlin „andererseits."

Daß durch Herstellung dieser Verbindung, welche, wie er= wähnt, durch keine Demonstration so sehr gefördert werden wird, wie durch den Anfang der Bahn auf eigenem Gebiet, und wo= durch nach Erlangung der erforderlichen Verlängerung Lübeck in $1^1/_2$, Berlin in 8, Magdeburg in 12, Braunschweig und Hannover in 6, Lüneburg in 2 Stunden, und Leipzig und Dresden in Einem Tage erreicht werden könnten, der

ganze Rayon des Hamburgischen Handels außerordentlich sich beleben werde, wird wohl Niemand in Abrede stellen. Herr Prof. Friedrich List, unstreitig einer der competentesten Beurtheiler deutscher Verhältnisse, namentlich in Bezug auf Eisenbahnen, hat schon vor zehn Jahren — (als vielleicht noch Niemand in Deutschland an Eisenbahn-Anlagen bei uns dachte) in seinen „Mittheilungen aus Nordamerika" 2 Bde, auf die Vortheile einer hanseatisch-hannöversche Eisenbahn aufmerksam gemacht, und stellt in dem von ihm früher herausgegebenen „Eisenbahn-Journal," Seite 5, № 1, einige unter jetzigen Umständen sehr lesenswerthe Betrachtungen über Eisenbahnen und das Interesse Hamburgs in dieser Beziehung auf, woraus wir hier nur folgende Stelle aus dem ersten Artikel hervorheben wollen:

„Nichts würde so sehr beitragen, Handel und Gewerbe von Hamburg zu erweitern, und auf keine Weise könnten Capitalien gewinnreicher angelegt werden, als durch Anlegung von Eisenbahnen nach dem Inland.

Den meisten Verkehr bringt den Seestädten das Inland. Je mehr dasselbe producirt, desto mehr kann die Seestadt seewärts ausführen, je mehr es consumirt, desto mehr kann sie einführen. Production und Consumtion werden aber viel durch den Preis der Frachten und durch die Gelegenheit, womit der Inländer die Seestadt, und der Seestädter das Inland besuchen kann, bedingt.

Daß es überhaupt ein Hamburg giebt, das macht die Elbe. Wäre aber dieser Strom von Magdeburg bis nach Böhmen eben so gut schiffbar, wie der Hudson von New-York nach Albany, verbände dazu ein schiffbarer Fluß Baiern und Ober-Sachsen, Frankfurt, Hessen und Hannover mit der Nieder-Elbe, und wären alle diese Gewässer mit Dampfbooten zu befahren, so könnte es nicht fehlen, Hamburg und sein Handel wären längst zwei und drei Mal größer als sie sind.

Eisenbahnen von Hamburg nach Berlin, nach Magdeburg und Leipzig, nach Frankfurt und Nürnberg würden aber noch

weit bessere Dienste leisten als jene von uns geträumte Dampfschifffahrt. Vermittelst derselben würde man im Winter wie im Sommer verkehren. Der hundert Meilen entfernte Detailhändler würde seinen Bedarf aus Hamburg in 3 bis 4 Tagen mit derselben Präzision und Regelmäßigkeit von Hamburg beziehen, womit er jetzt Briefe von dort empfängt. Durch Ergänzung seines Vorraths von Woche zu Woche würde er mit seinem Capital fünf bis zehn Mal mehr Geschäfte machen als früher. Dadurch würde der Preis der Consumtions-Artikel im Inlande vermindert und folglich die Consumtion, also auch Hamburgs Handel, vermehrt. Auf gleiche Weise würde der erleichterte Verkehr den Bezug der Ausfuhr-Artikel aus dem Inland erleichtern. Ein 100 Meilen entfernter Fabrikant, der seine Waaren in 3 Tagen nach der Seestadt liefern und in 3 Tagen den Werth dafür zurück erhalten kann, wird mit dem nämlichen Capital 5 bis 6 Mal größere Geschäfte machen, als wenn dieser Tausch 6 Wochen Zeit erfordert. Doppelt wirkt diese Verkehrs-Erleichterung auf Inland-Fabrikanten, welche ihre Materialien aus der Seestadt beziehen und ihre Fabrikate dahin absetzen, wie z. B. Baumwollen-Manufacturisten.

Je schwerer die Verkehrs-Artikel sind, im Verhältniß zu ihrem Preis, um so mehr wird die durch die Eisenbahn bewirkte Frachtverminderung auf ihren Absatz wirken. Inländische Fabrikate, die bis jetzt in der Seestadt nie gesehen worden sind, werden durch die Eisenbahn dorthin zur Consumtion oder zur Ausfuhr verschickt werden. Besonders große Bedeutung würde der Productenhandel gewinnen. Russisches und polnisches Getraide würde zur Zeit der Theuerung im Inlande eingeführt und bairisches und voigtländisches zur Zeit der Theuerung in England und im Norden dorthin ausgeführt werden.

Auf Belebung der Industrie und des Handels wirkt aber am mächtigsten der persönliche Verkehr. Der Kaufmann in der Seestadt kann um so eher neue Absatzwege finden, je leichter es ihm wird, das Inland selbst zu bereisen. Der Fabrikant wird um so öfter sich veranlaßt sehen, Versendungen nach dem Aus-

lande zu machen, je weniger Schwierigkeiten er hat, mit der Seestadt persönlich zu verkehren. In dieser Beziehung gewährt die Eisenbahn noch größere Vortheile als durch wohlfeileren Waarentransport.

Hamburg wird also nicht nur seinen Waaren-Verkehr verdoppeln und verdreifachen, es wird auch das Jahr hindurch fünf bis zehn Mal mehr Fremde in seinen Mauern sehen. Wenige wohlhabende Bewohner des Innern würden sich das Vergnügen versagen, einmal in ihrem Leben die große Seestadt zu sehen. Viele, die jetzt nicht daran denken, würden jährlich die Seebäder besuchen. Die meisten größeren Geschäftsleute würden von Zeit zu Zeit ihre Bekanntschaften und ihre Geschäftsverhältnisse durch persönliche Besuche auszudehnen suchen, und auch die kleinen würden es ihren Interessen angemessen finden, sich vor dem Beginnen eigener Geschäfte erst dort umzusehen.

Tausende, denen es unter den gegenwärtigen Umständen nicht einfällt, nach Hamburg zu reisen, würden bei einem persönlichen Besuche sich angereizt fühlen, ihren bleibenden Aufenthalt dort zu nehmen.

Mit Einem Wort: Eisenbahnen von Hamburg nach dem Innern herstellen, heißt der Stadt die Mittel verschaffen, ihren Handel, die Zahl ihrer Bewohner und ihrer Gebäude, ihrer Reichthümer und ihrer städtischen Einkünfte in kurzer Zeit zu verdoppeln und fort und fort an Wohlstand zu wachsen.

Es handelt sich inzwischen hier nicht allein um einen zu erzielenden Gewinn, sondern um Abwendung unausbleiblicher Nachtheile. Wenn Hamburg sich nicht rührt, so folgt daraus nicht, daß andere den Bewegungen der Zeit folgen."

Ein besonderer Grund möchte bei Hamburgs Kaufmannschaft aber außerdem noch dafür sprechen, sich der Eisenbahn-Anlage auf dem rechten Elbufer mit aller möglichen Energie anzunehmen. Die Bestrebungen, welche Bremens Kaufleute vor Kurzem noch zur Schlichtung der Zerwürfnisse unter den Interessenten der Rhein-Weserbahn aufgewandt haben, beweist wie sehr dieselben auf ihrer Hut sind, um auch ihren Theil an

dem immer weiter sich erstreckenden neuen Verkehrsmittel zu erhalten. Da man nun annehmen kann, daß die im Bau begriffene Bahn von Cöln nach Minden in Folge politischer und anderer Gründe, von letzterem Orte ab, gleichzeitig nach Hannover und nach Bremen ausgedehnt werden würde, (nach ersterem Orte besonders um eine Verbindung der westlichen Theile der Preußischen Monarchie mit der Hauptstadt herzustellen, in welchem Sinne die Strecke von Hannover bis Minden vor Kurzem nivellirt ist) so würde Hamburg in große Gefahr kommen, einen beträchtlichen Theil seines Handels mit dem Innern Deutschlands auf Bremen hinüber gehen zu sehen, welche Gefahr noch vermehrt werden würde, wenn Bremen sich irgend einem Zollverbande der südlich gelegenen Länder anschlöße, dem Hamburg gerathen fände, nicht beizutreten. In jenem Falle, — dem des Anschlusses Bremens für sich — würde nun eine Eisenbahn von Hamburg im Innern und der dadurch erlangte Vorzug des wohlfeileren Transportes, die dem Bremischen Handel etwa zu gute kommenden günstigeren Zollverhältnisse, auszugleichen im Stande seyn.

Hieneben bleibt Hamburg noch die Aussicht, daß durch eine, auf dem rechten Elbufer mit Magdeburg erlangte Eisenbahn-Verbindung und dem etwaigen Nicht-Vorhandenseyn einer ähnlichen von letzterem Orte nach Bremen, ein Theil des Handels letzterer Stadt, über hier geleitet werden würde, so wie es auch nicht unwahrscheinlich wäre, daß durch den so sehr hieher erleichterten Personen-Verkehr eine große Menge der so zahlreichen jährlichen Auswanderer nach Amerika, ihren Weg, statt über Bremen, über Hamburg nehmen, und in Folge der dadurch vermehrten Rhederei und erleichterten Gelegenheit zu Rückladungen von Amerika &c., der Tabackshandel und andere Branchen, welche, wie man uns versichert hat, Bremen mittelbar dem Transport der Auswanderer verdankt, dann hier mit gleichem Erfolge betrieben werden könnten.

Wenn man sich alle die glücklichen Veränderungen vergegenwärtigt, die bei den bestehenden geistigen und materiellen

Ressourcen Hamburgs aus der, durch raſches Handeln zu erreichenden Eiſenbahn-Verbindung bis an die alten deutſchen Reichsſtädte Nürnberg und Augsburg und auf dieſe Weiſe mittelſt des Main- und Donau-Canals bis zum ſchwarzen Meer entſpringen werden, ſo darf man wohl diesmal nicht vergebens auf die Energie und Einigkeit aller betreffenden Behörden und Privaten rechnen, die durch einen an ſich ſo kleinen Impuls ſo Großes herbeiführen können. Wahrlich, die Folgen des Guten werden, wie ſie nie, auch hier nicht ausbleiben, und Hamburg ſeinen hohen Rang unter den Handelsſtädten des Feſtlandes auf lange Zeit geſichert ſehen! —

Als eine Vielſeitigkeit des Nutzens, den die Eiſenbahn nach Bergedorf oder bis an die Gränze des beiderſtädtiſchen Gebiets gewährt, ſtellt ſich noch die dadurch vermehrte und verbeſſerte Gelegenheit zur Vermeidung der jetzt ſchon von der königl. Däniſchen Regierung dem Verkehr mit Bergedorf auferlegten Behinderungen und der durch den, von derſelben Regierung decretirten, mit dem 1. Jan. 1839 in Holſtein beginnenden Tranſitzoll, den Handel mit der Oſtſee betreffenden Nachtheile, heraus.

Der Seite 41 erwähnte Artikel des „Hamburgiſchen Correſpondenten“ vom 26. Octbr. d. J. ſagt in dieſer Beziehung ſehr richtig:

„Auch in Bezug auf unſere Verbindungen mit dem Aus-
„lande ſtellt die beabſichtigte Eiſenbahn als höchſt wichtig ſich dar
„und zwar um ſo mehr, als ſie das erſte Mittel der Aushülfe
„gegen diejenigen Erſchwerungen bietet, welche die erwähnten
„neueſten Verfügungen der königlich Däniſchen Regierung auf
„unſern Handel und Verkehr, theils ſchon gelegt haben, theils
„zu legen im Begriff ſtehen. Bekanntlich iſt, ſeit Vollendung
„der Berlin-Hamburger Chauſſee, königlich Däniſcher Seits zu
„Boberg, eine halbe Stunde dieſſeits Bergedorf, eine neue
„Extra-Poſt-Station angelegt worden, welche alle Vorüberfah-
„rende einem hohen Stationsgelde unterwirft, das natürlich dop-
„pelt läſtig für die wird, die, ſey es um Verkehrs, ſey es um des
„Vergnügens willen, nach oder von Bergedorf hin- und herfah-

„ren. Diese werden nun auf der Eisenbahn, die sich ganz auf „Hamburgischen Grund und Boden hält, mit Ersparung solcher „Abgaben und zugleich mit Ersparung von drei Viertheilen der „gewöhnlichen Zeit, den Weg aufs Bequemste zurücklegen können, „und es ist wohl keinem Zweifel unterworfen, daß sehr bald der „ganze Personen-Verkehr, nicht nur von Bergedorf selbst, sondern „auch aus dem Lauenburgischen, Mecklenburgischen, Braun„schweigischen und Preußischen, nach und von Hamburg sich die„ser Bahn zuwenden, und sie zu einer der belebtesten Deutsch„lands machen wird." *)

„Von untergeordneter Bedeutung dürfte aber selbst dieser „Vorzug erscheinen, wenn erwägt wird, wie wichtig es für Ham„burg seyn muß, sich eine andere geeignete Verbindung mit der „Schwesterstadt **Lübeck** und durch sie mit der Ostsee zu ver„schaffen, da auf dem bisherigen Wege mit Anfang des neuen „Jahres eine hohe Abgabe von dem Waaren-Durchzuge erhoben „werden soll. Von Bergedorf nun ist es möglich, Lübeck zu „erreichen, ohne das Holsteinische Gebiet zu berühren und auf „das Lauenburgische, durch welches der Weg theilweise führt, „hat die königlich Dänische Regierung ihr neues Zollsystem noch „nicht ausgedehnt. Durch eine Eisenbahn-Verbindung aber „bringen wir Hamburg gewissermaßen näher an Lübeck, so daß der „weitere Umweg in keinen Betracht kommen kann, gegen den „Vortheil einer Verbindung frei von Abgaben und vor allen „Dingen frei von den, mit der Erhebung solcher neuen Abgabe „nothwendig verbundenen Hindernissen und Belästigungen al„ler Art."

Selbst wenn durch die gänzliche Vernachlässigung der Refection der Lauenburgischen Landstraßen, der Transit durch dies

*) Erwägt man die Möglichkeit einer directen frühzeitigen Verbindung mit allen Süddeutschen, Oesterreichischen und Italienischen Bahnen, so gelangt man unwillkürlich zu der Frage: „Wird auch eine Eisenbahn zwischen hier und Bergedorf im Stande seyn, die ganze Masse der Transport-Gegenstände zu befördern?" Anmerk. des Verf.

Land zu Gunsten Holsteins erschwert werden sollte, so bliebe noch immer der Wasserweg von dem Endpunkte des beiderstädtischen Gebiets (Altengamm) bis nach dem ersten Mecklenburgischen Landungsplatz — Boitzenburg — zu benutzen, von welchem Orte ab man, bei den bereits günstig lautenden Erklärungen der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung die Anlage einer nach Wismar und Lübeck sich verzweigenden Eisenbahn mit Zuversicht erwarten darf. Dem Vernehmen nach wird hier beabsichtigt, eine Gesellschaft zur Errichtung von Schleppkähnen und Dampfschiffen zur Fahrt von hier bis Boitzenburg zu gründen, welche bei der Erschwerung des Transports durch die königl. Dänischen Lande gewiß gute Geschäfte machen und den Mecklenburgischen Handelsplätzen eine nie gekannte Lebhaftigkeit des Verkehrs zuwenden wird. *)

---

*) Irrig ist es, wenn von anderer Seite die Behauptung aufgestellt wird; es werde Niemand eine Eisenbahn von Wismar oder Lübeck nach Boitzenburg oder Lüneburg und von da nach Hamburg anlegen, weil, sobald von königlich Dänischer Seite die Eisenbahn durch Holstein zugegeben würde, jene, einen großen Umweg nehmende Verbindung der Nordsee mit der Ostsee überflüssig werden müsse. Diese Meinung würde ihre Richtigkeit haben, wenn jene beiden von Wismar-Lübeck und Hamburg aus, sich in der Nähe von Boitzenbnrg vereinigende Eisenbahn-Linien keinen anderen Zweck hätten. Es ist aber schon nachgewiesen, daß der Hauptzweck der von Hamburg auslaufenden Bahn die Verlängerung nach dem Inneren ist. Eben so würden Wismar und Lübeck durch Herstellung einer Eisenbahn ihren Theil des Ostseehandels in directe Verbindung mit dem ganzen Deutschland bringen, und daher nicht zu befürchten brauchen, daß es, wenn auch die nebenbei sehr willkommene Benutzung der verschiedenen Eisenbahnen, zur Verbindung mit der Elbe, durch das Zustandekommen der directen Hamburg-Lübecker Eisenbahn überflüssig würde, der, immer als mächtige Verbindungsstraße mit der Oberelbe, mit Magdeburg, Braunschweig und Hannover, dienenden Eisenbahn an Verkehr fehlen werde.

Wie sehr aber zugleich auch (namentlich bei gefrorner Elbe) auf die zwar schlechten Landstraßen im Lauenburgischen, zu rechnen ist, beweist eine Vergleichung der resp. von Kiel und Lübeck nach Hamburg-Altona gehenden Straßen: trotz des schönen, chaussirten Zustandes der ersteren, dem Transitzoll unterworfenen, hat sich dennoch auf der bekannten schlechten, bisher freien Lübeck-Hamburger Landstraße der Waarenzug erhalten. Ist es wohl denkbar, daß die Straßen durch Lauenburg noch schlechter seyn oder werden können, als die weltberüchtigte Hamburg-Lübecker, die nur zur Quälerei von Menschen und Thieren geschaffen zu seyn scheint? —

Wir unterdrücken hier jede Aeußerung, zu der ein Hinblick auf die unendlichen Vortheile, welche durch die, trotz aller Anerbietungen, nicht zu erreichen gewesene Gestaltung von zeitgemäßen Verkehrs-Anlagen in Lauenburg und Holstein, verleiten könnte, sondern halten uns nur an eine einfache Thatsache. Vor wenigen Jahren ist es der königlich Preußischen Regierung gelungen, bei der Krone Dännemarks die Chaussirung des Weges von Boitzenburg nach Hamburg zu erlangen; da nun an eine Eisenbahn-Anlage sich für die königlich Preußische Regierung ungleich wichtigere Interessen knüpfen, so ist wohl anzunehmen, daß letzteres Gouvernement im Nothfall auch die Eisenbahn zu vermitteln wissen wird, zumal da Dännemark nur im höchsten Grade dabei gewinnen kann. Denkt man sich, wie es in der That anzunehmen, daß in 5 bis 10 Jahren eine ununterbrochene Eisenbahnkette von München bis Magdeburg und Berlin existiren wird, so ist es wohl kaum glaublich, daß die königlich Dänische Regierung sich noch länger den Culturfortschritten von ganz Deutschland wird entgegensetzen können. Täglich nähren sich die im Innern theils im Bau begriffenen, theils ernstlich beabsichtigten Eisenbahnen ihrer endlichen Ausführung, immer dringlicher wird das Bedürfniß einer Ausmündung nach der See. Bei Magdeburg angekommen, bieten sich aber für die Fortsetzung der Bahn nach der Nordsee zwei Wege

(eigentlich drei, wenn man die theilweise Benutzung der Elbe rechnet) dar: durch das Mecklenburgische und Lauenburgische am rechten, und durch das Hannöversche am linken Ufer des Flusses. Diese Concurrenz bürgt uns dafür, daß die Bahn nicht wird aufgehalten werden, denn nicht denkbar ist es, daß beide jene Nachbarländer die Vortheile verkennen werden, welche eine Fortsetzung der Bahn ihnen bringen müßte, weil es wohl evident ist, daß der größte Theil des jetzigen Verkehrs auf beiden Wegen dann demjenigen Lande zufallen würde, welches die Bahn aufnimmt. Für Hamburg wie überhaupt für das nördliche und Mitteldeutschland, bietet freilich der Weg durch das Hannoversche die größten Vortheile, und nur gezwungen darf man diese Linie verlassen. (S. wöchentl. gem. Nachr. № 273 vom 16. Nov. d. J.) Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ist eine deutliche sehr ernste Demonstration in Beziehung auf die benachbarten Bundesstaaten; zu verwundern wäre, wenn nicht einzelne derselben eilen sollten, sich den Besitz der Vortheile zu sichern, welche die Fortsetzung dieser Bahn in den ihnen günstigsten Richtungen unfehlbar gewähren wird. (S. wöchentl. g. Nachr. № 261 vom 2. Nov. d. J.)

Zum Beweis, daß die Terrain-Verhältnisse zwischen Boizenburg und der Ostsee der Anlage einer Eisenbahn gar keine erheblichen Schwierigkeiten entgegen setzen, mag hier noch folgende Stelle aus Seite 11 der Schrift des Ingenieur Capitain F. Glünder: „Vorschlag zur Anlage einer Eisenbahn zwischen Hannover, Hamburg und Bremen" Platz finden.

„Im Fall Dännemark die Benutzung des Thalweges der „Stecknitz verhindern sollte, so bieten die Thalwege der Bäche, „welche bei Boitzenburg in die Elbe münden, eine, der ganzen „Ausdehnung nach unter Mecklenburgischer Hoheit stehende, „brauchbare Terrain-Belegenheit dar, um mit der Eisenbahn auf „das Plateau von Mecklenburg und von da zur benachbarten „Ostsee fortzuschreiten. Das Terraiu zwischen Lüneburg und „dem Uebergangspunkte über die Elbe, sey dies Lauenburg oder

„Boitzenburg, aber gestattet eine gänzlich horizontale „Bahn." *)

---

*) Erwägt man nach Obigem, wie viele Mittel den beiden Hansestädten noch übrig bleiben, um den Nachtheilen und Härten des neuen Transitozolles auszuweichen, so drängen sich Einem unwillkürlich folgende Fragen auf, deren Beantwortung wir Denen überlassen wollen, in deren Hände die Vorsehung die Leitung der Angelegenheiten der Dänischen Monarchie gelegt hat.

Wird der Durchfuhr-Handel, wenn er einmal gezwungen ist, sich einen anderen Weg zu bahnen, für Holstein und Lauenburg wieder zu erlangen seyn? Würde der beabsichtigte totale Ruin Lübecks der ganzen Holsteinischen Bevölkerung nicht mehr schaden, als er möglicherweise Kiel oder Neustadt Nutzen bringen kann?

Wird nicht Hamburg leicht Repressalien gebrauchen können, indem es die Zufuhr aller Consumtions-Gegenstände aus den Vierlanden, dem Lauenburgischen, Mecklenburgischen und Hannöverschen auf alle mögliche Weise gegen diejenige aus Holstein begünstigte? Werden, wenn der Waaren-Verkehr den Elbweg zu benutzen gezwungen würde, nicht die Hamburg-Lübecker Landstraßen veröden und die Bewohner an derselben, die größtentheils von Frachtfahren leben, verarmen? Werden sie nicht der Armen- und Staats-Casse zur Last fallen? Wird nicht die erwartete Zoll-Einnahme durch jene anderen freien Wege in dem Maaße paralisirt werden, daß statt des erwarteten Ueberschusses ein Zuschuß zu den hohen Erhebungs- und Controle-Kosten und zu den Ausgaben für Verfolgung und Bestrafung der Smuggler, erforderlich werden wird? (Daß dies wahrscheinlich der Fall seyn werde, ist u. a. in der Schrift des Prof. Wurm, „Ueber den Sundzoll und dessen Verpflanzung auf deutschen Boden" nachgewiesen.) Wird sonach der beabsichtigte Zweck der Erlangung einer neuen Staats-Einnahme und der Hebung des Transithandels Holsteinscher Hafenstädte erreicht werden? Wird nicht vielmehr der Antheil, den diese jetzt noch am Transithandel zwischen Nord- und Ostsee gehabt haben, durch Vervollkommnung des Elbweges mittelst Eisenbahnen, Dampfbuxirböten rc. gänzlich schwinden? Werden nicht außerdem noch die Städte an der Eider, Rendsburg,

Doch vielleicht bereiten sich, indem wir dies schreiben, günstigere Maaßregeln vor, welche die vor 3 bis 4 Jahren schon angedeuteten Vorsichtsmaaßregeln überflüssig machen. Scheint

---

Friedrichsstadt, Tönningen ꝛc. leiden, wenn die Waaren den Elbweg und via Mecklenburg und vice versa gehen? Sind nicht, mit einem Worte, die wahrscheinlichen Folgen des neuen Transitzolls für Holstein und Schleswig eben so unglücklich wie für Lübeck? —

Ferner. Kann der Transitzoll durchgeführt werden ohne die größten politischen Gefahren für Dännemark zu erwecken? Werden nicht Rußland, Preußen und Schweden, welche bisher für ihre Waaren die freie Straße zwischen Lübeck und Hamburg benutzten, nicht den Landweg via Lauenburg aufsuchen oder Wismar zum Stapelplatz ihrer Waaren machen und den Elbweg einschlagen oder gar mit Nachdruck die Beibehaltung des seit mehr als einem halben Jahrtausend frei gewesenen Weges durch Holstein fordern oder im eigenen Interesse den Inhabern der, diese Freiheit garantirenden, Tractate, sich zu Fürsprechern anbieten? und endlich: Greift nicht schon die Englische, Nord-Amerikanische ja selbst die Preußische, Schwedische und ganz neuerdings die Hamburgische (Vergl. die Schrift: „der Sundzoll und dessen Verpflanzung auf deutschem Boden." Von Dr. C. F. Wurm. Prof. Hamb. 1838.) Presse den Sundzoll als eine, mit dem Ablauf der erlöschenden Tractate, nicht mehr zu duldenden Belästigung der Schifffahrt des Meeres an? Werden nicht andere Nationen, in dem Maaße, wie man ihnen den Landweg verkümmert, zu den bestehenden Reclamationen die ihrigen hinzufügen! Muß und wird die neue Erschwerung des Verkehrs durch den von Altersher zollfrei gewesenen Theil Holsteins nicht zur ernsthaften Behandlung der Sundzollfrage führen? Können Dännemarks Finanzen den etwa daraus resultirenden Ausfall der Sundzoll - Einnahme neben denjenigen aus den Holsteinschen Hafenstädten tragen,— bei der wahrscheinlichen Unterbilanz in der Holsteinischen Zoll-Casse? Sind schließlich nicht gute, der Civilisation überhaupt angemessene Straßen auf den verkehrreichsten Routen, und Aufhebung des Transitozolls in ganz Holstein das einzige und beste Mittel, allen diesen Nachtheilen zu entgehen?

doch jetzt mehr als je das eigene Interesse der Staaten, welche eine Eisenbahn von hier nach dem inneren Deutschland zu durchschneiden hat, zu verbürgen, daß sie uns s. Z. die Hand bieten werden. Ueberhaupt ist die Sache der Eisenbahnen als gewonnen zu betrachten; wieder rückgängig machen läßt sie sich nicht mehr, wohl aber zum eigenen Schaden Derer, die zuletzt sie annehmen, verzögern! —

Wenn endlich das Werk der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn durch die ausdauernde und sachkundige Leitung der ersten Gründer — denn jeder große Plan sollte in dem Geiste Derer, die ihn entworfen und ins Leben gerufen haben, durchgeführt werden — als ein Gelungenes dasteht, so wird sich an die dadurch erzielten ausgedehnten materiellen Vortheile, noch der weit größere moralische, derjenige der „Belebung des Associations-Geistes“ unter den Capitalisten hieselbst, anknüpfen. Die Zweckmäßigkeit: durch vereinigte Privatkräfte und Mittel große öffentliche Unternehmungen ausführen zu lassen, hat sich in England und Nord-Amerika, — welche Länder man fast immer — und mit vollem Recht — als Beispiel anführt, in solchem Grade bewährt, daß man von deren ähnlicher Anwendung in den uns näher gelegenen Ländern, gleich günstige Resultate erwarten darf. In keinem Lande sind die außerordentlichen Erfolge der „Macht der Vereinigung“ größer und glänzender gewesen, als in England, wo im Jahre 1662 die ersten Kunststraßen (turnpike-roads) von Privatgesellschaften und im Jahre 1774 auf gleiche Weise die ersten großen steinernen Brücken (über den Severn bei Shrewsbury) erbaut wurden, und wo im Jahre 1759 der Herzog von Bridgewater das große Beispiel zur Anlage von Canälen durch Privatgesellschaften, gab.

Daher finden sich auch unter der britischen Nation die kühnsten Entdecker und Ländererforscher, welche für ihre Anstrengungen und Bemühungen (die sich mehr wie die der Reisenden anderer Nationen dadurch auszeichnen, daß sie neben dem Wissenschaftlichen auch auf die Vermehrung der Handelsquellen

oder anderer practischen Vortheile für ihr Vaterland gerichtet sind) gewöhnlich höchst ehrenvoll belohnt werden. Selbst diejenigen, welche durch ihren Beistand und ihre Mittel die oft unvermögenden, aber von hohen Einsichten geleiteten Entdecker in den Stand setzen, ihre Plane auszuführen, werden in jenem Lande auf's Höchste von der Regierung und der Nation geehrt. Herr Felix Booth, welcher auf eine hochherzige Art dem berühmten Capitain — jetzt durch die Anerkennung des Königs: „Sir John Roß" — die Gelder zur Nordcap-Expedition gab, wurde vom König von England dafür zur Würde eines Baronets erhoben. —

Einer Regierung, oder vielmehr einer speciellen Behörde derselben, können unmöglich diejenigen Kenntnisse und Hülfsmittel zu Gebote stehen, welche unter der Gesammtzahl der Staats-Angehörigen zu finden sind, oder diese sich zu verschaffen im Stande sind. Die Englische Regierung gesteht selbst, daß sie nicht im Stande gewesen wäre, einerseits in unerhört kurzer Zeit, wie es durch Privaten geschehen, so ausgedehnte Werke in's Leben zu rufen, und andererseits nicht gerade diejenigen Verbindungen, welche zuerst nöthig und für den Handel die wichtigsten waren, ausgeführt haben würde und daß der Handelsstand sich stets am besten und sichersten selbst helfen kann, nach Maaßgabe des Bedürfnisses. Dieses haben mit Ausnahme der Belgischen Regierung, bei deren Beschlüssen besondere politische Rücksichten vorwalteten, alle Regierungen anerkannt: in Rußland, Preußen, Oesterreich, Frankreich, Holland, Italien und den verschiedenen deutschen Staaten sind und werden die Eisenbahnen durch Privat-Actien-Gesellschaften angelegt.

Es ist gewiß die richtigste Theorie der Regierung, diese höheren Stadien der Verbindungsmittel lediglich durch das Bedürfniß und die Aussicht auf Gewinn sich aus dem freien Antriebe des Gemeinwesens erzeugen zu lassen. Wo der Einzelne sich nicht scheut, diesen Unternehmungen Geld und Zeit zu widmen, liefert er den deutlichsten Beweis, daß ihre Nothwendigkeit und Nützlichkeit gefühlt werde, und diese verbürgen wieder

ihre Einträglichkeit. Da hier in Hamburg noch ein so weites freies Feld zur Ausübung der Privat-Vereinigung sich vorfindet, so wird die Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft, indem sie zu dessen Anbau ermuntert, besondern Nutzen stiften, und viele nützliche Menschen und manche müßige Capitalien dadurch beschäftigen. Hiemit stimmt ganz der Verfasser eines Aufsatzes in den „H. Wöchentlichen Nachrichten" Nr. 273 vom 16. Novbr. d. J., das vorliegende Unternehmen betreffend, überein, indem er folgendermaaßen schließt:

„Von allen Motiven aber, die für diese Unternehmung „sprechen, erscheint mir keines so wichtig, als die Aufklärung, „welche dadurch allgemein befördert werden würde. Der prac„tische Sinn unserer Bürger wird bald das Gute und Zweck„mäßige an der Sache erkennen und freudiger und vertrauens„voller wird er dann künftige Vorschläge zur Aufnahme be„währter Erfindungen — zum Fortschreiten in der Ausbildung „unseres Volkes und Staates — bei sich aufnehmen." —

---

4. Dringlichkeit für den Staat, durch alle erforderlichen legislativen Maaßregeln die Sache zu befördern, namentlich durch Erlassung des Expropriations-Gesetzes.

Damit sich nun alle aufgezählten Vortheile und die unermeßbaren, noch im Dunkel der Zukunft eingehüllten wohlthätigen Folgen des in seiner pecuniairen Ausführbarkeit bereits gesicherten vaterstädtischen Unternehmens bald verwirklichen, bedarf es einzig und allein noch der nöthigen legislativen Bestimmungen, namentlich der Erlassung eines Expropriations-Gesetzes für den Fall, daß einzelne Besitzer der von der Bahn berührten Ländereien aus Mangel an Gemeinsinn, aus Eigennutz oder Unverstand entweder übertriebene Forderungen

für den kleinen Theil der von ihnen abzutretenden Strecke machen, oder selbst jeder Ueberlassung von Grundeigenthum sich hartnäckig weigern sollten. (Der hiesige Staat hat gewiß nur zu oft bei Anlage der verschiedenen vortrefflichen Kunststraßen auf Hamburgischen Gebiet aus eigener Erfahrung Beweise von der Ungeneigtheit mancher Grundbesitzer erhalten, wenn es darauf ankam, entweder ein Stück ihres Terrains zu dem gebaut werdenden Wege käuflich zu erhandeln, oder gegen Parzellen von gleichem Werthe auszutauschen, als daß derselbe nicht — sich in die Lage der Eisenbahn-Unternehmer versetzend, — fühlen sollte, wie ohne das erwähnte Gesetz das großartige und nothwendige Werk entweder ganz unausführbar, oder nur mit unverhältnißmäßigen, ebenfalls die Anlage unräthlich machenden, Opfern verbunden seyn würden.*)

Wir halten uns daher fest überzeugt, daß bei der unbestreitbaren Gemeinnützigkeit des Unternehmens und der Dringlichkeit einer raschen Ausführung desselben zur Erhaltung des Wohlstandes dieser Stadt die oberste Staatsgewalt keinen Anstand nehmen werde, der Erbg. Bürgerschaft in einer der nächsten Versammlungen auf geziemende Vorstellung der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft das Expropriations-Gesetz zu proponiren — ein Gesetz, welches, wie Herr Lindley sehr richtig in seinem erwähnten Berichte bemerkt: „nicht zum

---

*) Gewiß herrscht nur Eine Stimme innerhalb unserer Mauern über die Wunschenswürdigkeit einer Eisenbahn nach Lübeck. Wäre dafür die Einwilligung der Königl. Dänischen Regierung erreicht worden, so hätte, das sieht Jeder ein, um diese zu benutzen, von der hiesigen Regierung eine gleiche Concession nebst dem nöthigen Expropriations-Gesetz erlassen werden müssen. Wenn man nun, wie anzunehmen, dabei kein Bedenken getragen haben würde, weßhalb sollte man weniger sich beeilen, ein solches Gesetz für die Bahn nach Bergedorf zu bewilligen, welche unter den obwaltenden Umständen eben so wichtig ist, wie die Bahn nach Lübeck, und wahrscheinlich zu dieser verhelfen wird?

„alleinigen Wohle der Reichen und Großen dient, vielmehr zur „wesentlichen Beförderung des allgemeinen Besten. Die „Bürgerschaft, die Commerzirenden sowohl wie die Gewerke, „Alle sind auf's Lebhafteste bei dem Zustandekommen der Eisen„bahn betheiligt, — und warum sollte nicht der ganze „Staat ein Gesetz bewilligen zum Wohl und Frommen des „ganzen Staats? —“

Ein solches Gesetz ist keine Ungerechtigkeit, da zufolge desselben jede Eigenthums-Entäußerung nur für nach allseitiger Prüfung als gemeinnützig erkannte höhere Staatszwecke und gegen volle, auf die umsichtigste Weise zu erörternde Entschädigung für den Werth statt hat, und bei den geselligen Zuständen des jetzigen Völkerlebens das allgemeine Gute dem Interesse des Einzelnen vorangehen muß. Salus publica suprema lex esto. —

Es würde geübteren und sachkundigeren Darstellern vorgreifen heißen, wollten wir es hier versuchen, die juristische und nationalöconomische Seite dieses Gesetzes in allen ihren Tiefen zu erörtern; nur Das erlauben wir uns zu bemerken, daß fast in allen civilisirten Staaten ein solches Gesetz längst existirt und die wohlthätigste Wirkung auf die Belebung des Gemein-Geistes und des Princips der Vereinigung äußert, und daß man in den sehr wenigen Staaten, wo dasselbe noch nicht erlassen ist, ernstlich damit umgeht, es einzuführen, denn man hat überall gefunden, daß großartige und noch so allgemein nützliche öffentliche Werke sich nicht ohne jenes Gesetz durchführen lassen.

Je freieren Spielraum dasselbe dem Unternehmungsgeist läßt, desto Bedeutenderes leistet es. Je mehr die Interessen der Einzelnen auf diese Weise mit dem Wohle und Bestehen des Staates verknüpft wird, desto mehr wächst die sociale Stärke desselben und schwindet jede Gefahr des Umsturzes, indem alle diejenigen, welche ihr Geld in gemeinnützige Unternehmungen gesteckt, das größte Interesse haben, den Staat, der ihnen den dazu nöthigen Schutz ertheilt hat, in demselben Zu-

stande der Macht erhalten zu sehen, damit er fähig bleibe, sie in dem Besitz der Vergünstigungen zu schirmen.

Ein solches Gesetz abschlagen, hieße selbst die Erziehung und dadurch die Erkenntniß der Pflichten der Menschen, mit einem Worte: den ganzen Staatszweck beeinträchtigen, welcher nur durch die größtmöglichste Erleichterung des Verkehrs der Völker erreicht werden kann; die hiesige Regierung wird gewiß nicht unterlassen, die Basis allgemeinen Wohlstandes und den Unternehmungs- und Verbesserungs-Sinn ihrer Angehörigen auf die sich jetzt darbietende Weise zu erhöhen und dadurch zugleich den schönsten Lohn der Bürger, die Dankbarkeit eines aufgeklärten und wohlhabenden Gemeinwesens, zu ärndten! —

Es säume daher Keiner derjenigen, welche eine Stimme an jenem wichtigen Tage abzugeben haben, an dem der Gesetz-Vorschlag durch Annahme einer Erbg. Bürgerschaft zum Gesetz erhoben wird, zu erscheinen und durch seine Stimme uns das große Beförderungsmittel der Civilisation zu sichern, damit er sich, bei dem Anblick und Mitgenuß aller Segnungen, die daraus folgen werden, mit freudigem Gefühle sagen könne: „Auch „ich trug dazu bei, das Gute in's Leben zu rufen!“

Wir rechnen bei der Abstimmung über das Expropriations-Gesetz in der Versammlung der Erbg. Bürgerschaft auf eine ungewöhnlich zahlreiche Anwesenheit der Mitglieder der Gewerke, da diese es sind, die den directesten Nutzen aus dem Eisenbahn-Unternehmen in Folge der vielen dadurch unfehlbar veranlaßt werdenden Neubauten ziehen werden. In Leipzig, Nürnberg, Berlin ꝛc. entstehen in der Nähe der Bahnhöfe ganz neue Stadttheile. Bedenkt man, daß hier eine ähnliche Wirkung nicht ausbleiben wird, daß allein die großen Bahnhöfe mit ihren Nebengebäuden für Dampf- und andere Wagen, für Kohlen- so wie weiterhin für Waaren-Niederlagen allein schon eine Menge Handwerker und Arbeiter während 2 bis 3 Jahren beschäftigen werden, daß auf der ganzen Linie, wenigstens bei allen Anhaltplätzen, zahlreiche Neubauten statt haben werden, daß in Bergedorf stark gebaut werden wird — wohin die Ar-

beiter mit ihren Materialien und Geräthe leicht auf der Eisenbahn geschafft werden können, — so zeigt sich in der That ein unermeßliches Feld der Beschäftigung und des Verdienstes für alle zum Baufach gehörigen Aemter und Gewerke, als: Architecten, Maurer, Zimmerleute, Schmiede, Tischler, Glaser, Steinhauer, Maler, Tapezierer u. s. w. Läge es nicht außerhalb des Geschäftskreises der Gewerke — dieser soliden Strebepfeiler des Staates — sich in Eisenbahn-Speculationen einzulassen, so würden dieselben gerechtfertigt seyn, wenn sie ganz allein zu ihrem eigenen Nutzen das Werk unternähmen, wenn es auch nur 3 pCt. abwürfe, da es *ihnen jedenfalls* auf eine lange Reihe von Jahren ausgedehnte Beschäftigung und so für immer Wohlstand und Zufriedenheit gewähren muß.

Wenn Schiller schon sang: „an das Schiff knüpfet das Gute sich an“ — wie viel höheres Lob würde er dem Dampf-Wagen gespendet haben, hätte er dessen wunderbare Wirkungen gekannt! — —

Bei allen Erleichterungen, welche die hiesige aufgeklärte Regierung ohne Zweifel, aus Rücksicht innerer so wie äußerer Politik, sich veranlaßt sehen wird, der Eisenbahn-Gesellschaft zu gewähren, wird die Geduld der achtbaren Directoren derselben oftmals auf harte Proben gestellt werden, wie dies bei dem Eigennutz und Unverstand und den vielen, oft falsch begriffenen Interessen, die das an sich so neue Werk, *dem Anschein* nach verletzend, berührt, nicht anders zu erwarten ist. Mögen sie dann der guten Sache getreu bleiben, und sich an die Beharrlichkeit, Klugheit und besonnene Thätigkeit der ersten Directoren der Liverpool- und Manchester-Eisenbahn erinnern, die weit mehr entgegenstehende Interessen und zahlreiche Hindernisse zu bekämpfen hatten, ja selbst in beiden Häusern des Parlaments die entschiedenste Niederlage erlitten, und nur auf die Theorie allgemeiner Communications-Verbesserung ihre Argumente zu Gunsten des neuen Unternehmens, dessen überraschende Fähigkeiten und Wirkungen nicht einmal von der Gesellschaft selbst geahnt wurden, gründen

konnten; denn es ist Thatsache, daß man bei Anlage der Bahn nicht wußte, ob man mit Pferdekraft, oder mit feststehenden, oder mit sich fortbewegenden Dampfmaschinen die Waaren befördern sollte, auf deren Transport man allein gerechnet hatte. Erst nach Vollendung eines Theiles der Bahn, in Folge ausgesetzter Prämien, um die sich 4 der ersten Mechaniker an dem denkwürdigen Probe-Tage — den 6. Oct. 1829 — vor competenten Richtern, auf der horizontalen Ebene bei Rainhill, bewarben, — zeigte sich die Anwendbarkeit von durch Dampf sich selbst fortbewegender Maschinen (Locomotiven) zum Ziehen der übrigen Wagen, namentlich zur flugähnlichen Beförderung von Personen, auf die man, wie gesagt, gar nicht vorher gerechnet hatte.

Von der Energie und dem Eifer, den die Leiter des gegenwärtigen Unternehmens an den Tag legen, ganz besonders aber von ihrer Geneigtheit, den Rath Erfahrener zu berücksichtigen, wird es abhängen, ob unsere Nachkommen auf gleicher Stufe des Wohlstandes, der Aufklärung und Bildung, wie ihre Nachbaren sich befinden, und dankend der Leistungen ihrer Voreltern sich erinnern, oder ob sie in ärmlicher Lage und bei dem Hinblick auf die durch vollkommenere Verkehrsmittel in Flor befindlichen Gegenden ausrufen werden: „So glücklich könnten auch wir seyn, wenn es unsere Vorfahren nicht an Energie, Klugheit und Gemeinsinn hätten fehlen lassen!"

Dies wolle Gott verhüten!

Es wird dem geneigten Leser, der uns bis hieher gefolgt ist, vielleicht an der Zeit scheinen, diese flüchtigen Bemerkungen, die sich an das Unternehmen der Eisenbahn nach Bergedorf knüpfen, zu beendigen.

Obgleich wir fühlen, wie wenig wir dem vielumfassenden, tief in alle Lebensverhältnisse der verschiedenen Classen, sowie in die ganze Staatseinrichtung eingreifenden Gegenstande gewachsen sind, so war unser Versuch doch nichtsdestoweniger aufrichtig dem Zwecke gewidmet, und mit der vollen Ueberzeugung von den gewichtigen und wohlthätigen Folgen unternom-

men, welche dieser alten Hansestadt aus der raschen Herstellung einer, bis tief ins Innere Deutschlands sich erstreckenden Eisenbahn-Verbindung unfehlbar erwachsen dürften. Dieser Gedanke und das Edle der Erfindung an sich muß zu den Anstrengungen, die unserer noch in der Beförderung und Vertheidigung der guten Sache warten, stärken.

Die Menschheit steht, wenn nicht alle Zeichen täuschen, an den Pforten einer neuen Aera; ein schöner Morgen geht über ihrem Haupte auf; was wird, was muß aus der Welt im Laufe eines Viertel-Jahrhunderts werden, wenn die größte Erfindung unserer Zeit wird durchgeführt und vollständig im Gange seyn! Was muß aus Europa werden, wenn keine Entfernungen mehr Statt finden und seine Völker und Länder nicht mehr getrennt seyn werden, sondern täglich und stündlich sich berühren und zusammen schmelzen, wenn alle jetzt vereinzelten Kräfte zu einer großen Gesammt-Wirkung zusammenschmelzen? In der That, eine allgemeine Bewegung der Menschheit und gänzliche Umwandlung des Handelns, eine unendliche Belebung der Industrie, ein neuer Aufschwung der Wissenschaften muß die unmittelbare Folge dieser Erscheinung schon allein seyn. Nicht mehr Kriege und Eroberungen im Felde, sondern Eroberungen im Gebiete der Künste und Wissenschaften des Friedens und des Verkehrs werden die Länder bereichern und vergrößern. Wohl dem Lande, das die Zukunft nicht müßig und thatenlos für Das, was sie im Schooße trägt, findet, sondern völlig vorbereitet auf diese neue Erscheinung. Sie wird endlich, wie die Wahrheit, über Unverstand und Vorurtheile siegen und die Menschheit nach und nach einer Zeit entgegenführen, wo die ganze Welt gleichsam eine große Familie bilden, **eine** Sprache reden, unter denselben Gesetzen in Friede und Eintracht leben und sich für die Kinder Eines Vaters ansehen wird.

Anhang.

A.

Fundamental-Statuten

der

Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Unterzeichneten sind schon seit längerer Zeit zusammen getreten, um die Bedingungen der Ausführbarkeit einer Eisenbahn-Anlage von hier nach Bergedorf, und wenn möglich bis an die Gränze des hamburgischen und beiderstädtischen Gebietes, in jener Richtung untersuchen zu lassen. Bei dem daraus gewonnenen günstigen Resultate, beehren sie sich ihre Mitbürger und das Publikum im Allgemeinen, nach dem folgenden Plane zum Beitritt einzuladen.

§. 1. Es constituirt sich eine Gesellschaft zur Anlage einer Eisenbahn von Hamburg über Bergedorf bis an die Elbe und die Gränze des beiderstädtischen Gebietes; doch soll zuerst nur die Strecke nach Bergedorf ausgeführt werden.

Zu jenem Zwecke wird bei dem Nachsuchen der nöthigen Concession bei den beikommenden hohen Regierungen der Antrag sogleich auf die Concession für die ganze angedeutete Strecke gestellt.

§. 2. Die Gesellschaft besteht aus den Inhabern von Actien oder Actien vertretenden Documenten, die für den Zweck der Ausführung jenes Unternehmens creirt sind, und nimmt vorläufig den Namen der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft an.

§. 3. Die genannte Gesellschaft ist ausschließliche Eigenthümerin der zu dem gedachten Unternehmen von den Behörden ertheilten Concession, so wie alles von ihr erworbenen beweglichen und unbeweglichen Gutes, und aller aus ihrem Zusammentreten entstandenen Forderungen; ein jedes Mitglied in dem Verhältniß der von ihm zur Zeit eigenthümlich besessenen Actien oder was dem gleich ist.

§. 4. Die nöthigen Kosten zur Ausführung des Baues der Eisenbahn von Hamburg nach Bergedorf, und zur Anschaffung der zu ihrer Befahrung mittelst Dampfwagen geeigneten Maschinen und Wagen sind, nach angestellter möglichst genauen Untersuchung, zwar nur auf 1,100,000 ℳ Banco veranschlagt worden; die unterzeichnete provisorische Committee hält es jedoch für gerathener das zu creirende Actien-Capital sofort auf 1,500,000 ℳ Banco festzusetzen, wovon in der weiter unten bestimmten Modalität für jetzt so viel erhoben werden soll, wie zur vollständigen Herstellung der Bahn bis Bergedorf mit allem Zubehör erfordert wird, unter Vorbehalt das etwa Uebrige für die Fortsetzung der Bahn zu verwenden.

§. 5. Der Betrag der einzelnen Actien wird auf 300 ℳ Banco; die Gesammtzahl der Actien also auf 5000 festgesetzt.

§. 6. Ueber den Belauf von 300 ℳ Banco per Actie geht die Verpflichtung der Actien-Inhaber nicht hinaus.

§. 7. Die Actien werden mit 4 pCt. Banco p. A. verzinst, der zu erwählende Ausschuß hat den Termin zu bestimmen, von welchem die Zinsen zu laufen anfangen.

§. 8. Die Eröffnung der Actien-Zeichnungen geschieht am 21. Nov. in Hamburg, in Gegenwart der dazu ernannten Mitglieder der Committee. Ort und Stunde werden drei Tage vorher in den öffentlichen Blättern bekannt gemacht werden.

Sollte das erforderliche Capital nicht gezeichnet werden, so wird die Gesellschaft als aufgelöst betrachtet; die geleisteten Anzahlungen werden ohne Abzug zurückgegeben und bleiben für diesen Fall, die bisher erwachsenen Kosten zu Lasten derjenigen,

welche zur Bestreitung derselben bereits gezeichnet haben. Diesen Unterzeichnern für die vorläufigen Kosten bleibt dagegen das von ihnen ausbedungene Vorrecht auf Actien im Verhältniß von hundert zu ein der von ihnen eingeschossenen Summe reservirt.

Sollte dagegen der Beitrag der Zeichnungen die Zahl der nicht reservirten Actien übersteigen, so wird die Vertheilung der Actien abseiten der provisorischen Committee, der diese Vertheilung allein zusteht, in der Art erfolgen, daß zuerst darauf gesehen wird, einem jeden Subscribenten eine Actie zu sichern, wobei jedoch, falls auch dieses nicht ausführbar, die späteren den früheren nicht nachstehen. Für die Zeichner einer größern Anzahl von Actien wird dagegen eine zweckmäßige Vertheilung pro rata eintreten, mit möglichster Berücksichtigung der Zeichner von 10 Actien und weniger. Denjenigen, deren gezeichnete Actien-Summe reducirt werden muß, wird darüber eine Anzeige gemacht.

§. 9. Für die Ausstellung der Actien und die Einzahlungen treten folgende nähere Bestimmungen ein:

a) Sofort bei der Unterzeichnung werden 5 pCt. per Actie einbezahlt, die, auch wenn das Unternehmen wegen später eintretender Umstände nicht zu Stande kommen sollte, so weit nöthig zur Bestreitung der bis dahin aufgelaufenen Kosten angewendet werden.

   Die Quittungen für die erste Einzahlung, über deren Modalität das Nähere bekannt gemacht werden wird, werden auf den Namen des Unterzeichners gestellt und sind nicht übertragbar.

b) Die ferneren Einzahlungen geschehen in Raten von nicht mehr als 20 pCt. in nicht kürzeren Fristen als von 3 zu 3 Monaten; bei der ersten Einzahlung werden die laut a schon gezahlten 5 pCt. in Abrechnung gebracht.

c) Ueber diese Einzahlungen werden Quittungen oder Interimsscheine, auf Inhaber lautend, ausgestellt. Nach vollständig geleisteten Einzahlungen zum erforderlichen Betrage (laut §. 4.) werden sie gegen eine auf Inhaber lautende

Actie bei der Direction eingetauscht, und demnächst von dieser cassirt.

Die jedesmaligen Zahltage der einzelnen Raten werden vier Wochen vor ihrem Eintritte durch die Direction in hiesigen öffentlichen Blättern bekannt gemacht.

Wer innerhalb vier Wochen von jenem Zahltage an gerechnet, den ausgeschriebenen Beitrag nicht geleistet hat, ist seiner bisherigen Einschüsse, so wie aller seiner Ansprüche an die Gesellschaft verlustig, und wird die Direction für die ausfallenden Actien neue creiren, und zum Besten der Gesellschaft ausgeben oder versteigern.

§. 10. Sofort nach geschlossener Subscription beruft die provisorische Committee durch eine Einladung in öffentlichen Blättern die Actionaire zu einer General-Versammlung, damit sie zu der Wahl eines sie für die Zukunft vertretenden Ausschusses von zwanzig Personen schreiten.

Um zu dieser Versammlung zugelassen zu werden, hat ein Jeder sich durch Vorzeigung der über die geleistete Anzahlung empfangenen Quittung zu legitimiren und hat es zugleich nöthig geschienen, das Stimmrecht bei General-Versammlungen auf den Inhaber von je 10 Actien zu beschränken, die jedoch nicht alle sein Eigenthum zu seyn brauchen, so daß z. B. der Eigenthümer einer Actie durch Uebereinkunft mit neun anderen Subscribenten stimmfähig gemacht werden könnte. Zu mehr als fünf Stimmen ist Niemand berechtigt, auch wenn er mehr als 50 Actien besitzen sollte.

§. 11. Die Wahl des Ausschusses geschieht auf folgende Weise:

Ein jeder Stimmfähige reicht in der General-Versammlung einen versiegelten Zettel ein, auf dessen Umschlag sein Name und die Zahl seiner Actien, eventualiter die Namen und die Actienzahl derer, welche er mit vertritt, inwendig aber die Namen von 20 hiesigen Mitgliedern der Gesellschaft als für den Ausschuß von ihm vorgeschlagen, verzeichnet stehen. Die provisorische Committee, welche noch die Leitung dieser Wahl-Versammlung übernimmt, wird vorher die Namen der sämmtlichen Subscri-

denten bekannt machen und dabei zugleich die Namen von etwa vierzig Mitgliedern hervorheben, die ihrer unvorgreiflichen Ansicht nach besonders geeignet für den Ausschuß seyn dürften. In der Versammlung läßt sie jene Zettel durch die von ihr dazu ernannten Mitglieder öffnen und vorlesen, und werden diejenigen Actionaire, welche nach dem darüber geführten Protocoll die meisten Stimmen erhalten haben, für erwählt zum Ausschusse für die drei nächsten Jahre, erklärt.

Bei Stimmengleichheit, hinsichtlich zweier oder mehrerer Vorgeschlagenen, entscheidet das Loos.

Sollten von den Erwählten Einige die Wahl ablehnen, so werden sie aus denen ersetzt, die, laut Protocolls, nächst ihnen die meisten Stimmen gehabt haben.

§. 12. Alsbald nach vollständig erwähltem Ausschusse versammelt sich derselbe, um sich durch Wahl eines Vorsitzenden und eines Protocollführers, so wie eines Stellvertreters für jedes dieser Aemter förmlich zu constituiren. Sobald dieses geschehen ist, macht er der provisorischen Committee die nöthige Anzeige davon, läßt sich von ihr die durch die geleisteten Einschüsse gebildete Casse sammt allen auf das Unternehmen bezüglichen Schriften, Documenten, Plänen rc. auskehren und erstattet ihr die bis dahin verwendeten Kosten. Nach deren Empfang löset die provisorische Committee sich auf.

Die etwa in den Ausschuß gewählt werdenden Mitglieder der provisorischen Committee enthalten sich natürlich der Theilnahme an den auf die Rechnungsablage bezüglichen Handlungen des Ausschusses.

§. 13. Der Ausschuß vertritt die Gesammtheit der Actionaire, und ist er also zu allen denjenigen Handlungen berechtigt, welche die Gesammtheit der Actionaire in unmittelbarer oder mittelbarer Verfolgung des Zweckes ihres Zusammentretens vorzunehmen berechtigt seyn würde. Insbesondere ist er befugt, für die Gesellschaft Verträge zu schließen, Grundstücke zu erwerben oder zu veräußern, dieselben umzuschreiben und mit Clauseln zu belegen, hypothekarische

Eintragungen, Verschreibungen und Tilgungen vorzunehmen oder zu bewilligen, Sachen oder Gelder in Empfang zu nehmen, darüber zu quittiren, remuneratorische Schenkungen zu machen, Vergleiche aller Art abzuschließen, Processe zu führen oder durch Schiedsrichter auszutragen, Eide zu erlassen, für geschworen anzunehmen, oder in der Seele des Actionairs abzuleisten und die Ausübung dieser Rechte in einzelnen Fällen Special-Bevollmächtigten zu übertragen. In seiner Erwählung liegt die ausgedehnteste Vollmacht zu allen diesen Handlungen, wie in der Annahme der Wahl die Verpflichtung zu denselben, um das Beste der Gesellschaft nach allen Kräften zu befördern.

Eine Auflösung der Gesellschaft kann jedoch nur in einer vier Wochen vorher durch die Zeitungen bekannt zu machenden General-Versammlung der Actionairs durch eine Stimmenmehrheit von zwei Dritteln der Anwesenden beschlossen werden.

§. 14. In den Versammlungen des Ausschusses ist, um gültige Beschlüsse fassen zu können, die Anwesenheit von mindestens 11 Mitgliedern erforderlich. Bei den Abstimmungen entscheidet absolute Stimmenmehrheit, und im Falle der Stimmengleichheit das Votum des Vorsitzenden.

§. 15. Der Ausschuß setzt ein Reglement für die Art der Geschäftsführung, die Termine für die Einzahlungen der Raten, die Auszahlung der Zinsen und Dividenden, den Austritt und die neuen Wahlen der Beamten 2c. fest, und erwählt aus der Gesammtzahl der Actionaire, ohne seine eigenen Mitglieder auszuschließen, eine Direction von fünf Personen, welcher er die oberste Verwaltung der Angelegenheiten der Gesellschaft und die Leitung der laufenden Geschäfte überträgt.

§. 16. Für die in die Direction eingetretenen Mitglieder des Ausschusses, so wie bei später anderweitig eintretenden Vacanzen werden von ihm neue aus der Zahl der Actionaire erwählt.

In das von dem Ausschusse festzusetzende Reglement ist auch das Nähere über die eigentlichen Geschäfte, die Erwählung, den Wiederaustritt der Mitglieder des Ausschusses sowohl als der Direction aufzunehmen, so wie eventualiter über die Remu-

neration der Letzteren. Im wesentlichen wird sich sodann das Verhältniß des Ausschusses zur Direction so stellen, daß Ersterem die Controlle über Letztere verbleibt. Er hat also auf Beobachtung der Statuten abseiten derselben zu wachen, unter Zuziehung der übrigen Directoren, Einzelne von ihnen zu removiren, hat alljährlich die Revision der Rechnungen vorzunehmen, und über diejenigen Gegenstände zu berathen und zu beschließen, bei denen die Direction an seine Zustimmung gebunden ist.

§. 17. Die Einsetzung eines General-Bevollmächtigten, als Geschäftsführers der Direction, erscheint für jetzt nicht gerathen, sondern vertheilen die Directoren die verschiedenen Geschäfte, unter Leitung eines Vorsitzenden, unter sich.

§. 18. Für alle Rechtsstreitigkeiten, welche im Innern der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft entstehen könnten, unterwerfen sich sämmtliche Actionisten, hiesige wie auswärtige, der Cognition des hamburgischen Handels-Gerichts.

§. 19. Löst die Gesellschaft nach Maaßgabe des §. 13. sich auf, so wird das gesammte bewegliche und unbewegliche Eigenthum derselben auf die vom Ausschusse und der Direction für die vortheilhafteste erkannte Art realisirt, und der Ertrag, nach Berichtigung der Passiven, über sämmtliche Actien gleichmäßig vertheilt.

§. 20. Beschließt die Direction, unter Zuziehung des Ausschusses, die Weiterführung der Eisenbahn bis an die Gränze, so wird der zu der Ausführung erforderliche Kostenbetrag, je nach dem es ihnen am vortheilhaftesten erscheint, entweder mittelst einer Anleihe, oder mittelst Ausgabe additioneller Actien, erhoben, die zum Besten der Gesellschaft versteigert werden.

§. 21. Die auf diese Weise etwa neu hinzugekommenen Mitglieder sind denselben Bedingungen unterworfen, wie sie für die bis dahin bestanden habende Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft gegolten haben. Unter Umständen kann ein anderer Name dafür beliebt werden.

§. 22. Ein jeder, welcher in Folge dieser Einladung eine Actie oder Actien zu dem darin erwähnten Unternehmen zeichnet,

erklärt dadurch zugleich seine Zustimmung zu den aufgestellten Bedingungen, und verpflichtet sich, sie als bindenden Gesellschafts-Vertrag für sich anzunehmen. Namentlich bestätigt er damit zugleich für sich und seine Nachfolger, im Besitz seiner Actie, die laut §. 13. dem Ausschusse ertheilten, Vollmachten im weitesten Umfange.

§. 23. Der Ausschuß ist verpflichtet, den Inhalt vorstehender Bedingungen in ein förmliches Statut zu redigiren, und mit dem von ihm zu treffenden reglementarischen Bestimmungen zur Oeffentlichkeit zu bringen.

Hamburg, den 31. October 1838.

Die provisorische Committee:

A. Abendroth, Dr.	**H. C. Meyer** jun.
W. L. Behrens.	**Justus Ruperti**.
Ad. Jencquel.	**Ed. Schlüter**, Dr.
Ed. Johns.	**K. Sieveking**.
H. J. Merck.	**C. W. Asher**, Dr., prov. Secretär.

B.

Bericht und Kosten-Anschlag des Civil-Ingenieurs Wm. Lindley in London.

An Herrn Dr. Augustus Abendroth und die übrigen Herren der provisorischen Committee für die Anlage einer Eisenbahn zwischen Hamburg und Bergedorf.

Meine Herren!

In Gemäßheit des von Ihnen am 23. August d. J. erhaltenen Auftrags zur Aufsuchung einer Weg-Linie, geeignet zur Erbauung einer Eisenbahn von Hamburg nach Bergedorf, erlaube ich mir Ihnen anzuzeigen, daß, nachdem ich die ganze Strecke zwischen diesen Plätzen ämsig nivellirte und untersuchte, ich nunmehr die Ehre haben kann, Ihnen meinen vorläufigen gutachtlichen Bericht, begleitet von dem Grundriße, Profile

und Kosten-Ueberschlag dieses wichtigen Projects vorzulegen.

Ich möchte die Bemerkung voranschicken, daß zunächst den drei allgemeinen oder technischen Rücksichten (engineering points), welche bei Feststellung jeder Eisenbahn-Linie genommen werden müssen, nämlich:

Grade Richtung,
Vollkommen horizontale Ebene, und
Wohlfeilheit des Baues,

ich es nöthig erachtet habe, große Aufmerksamkeit der Berücksichtigung der folgenden, mehr örtlichen und politischen Verhältnisse zuzuwenden:

1. daß die Linie nicht irgend einen Theil des Hamburger Gebiets überschreite;
2. daß solcher Schade für die Grundstücke, als welcher nicht durch Geldentschädigung ausgeglichen werden kann, gänzlich vermieden werde;
3. daß die Bahn so angelegt werde, daß sie zugleich die Mittel zur Entwässerung der Ländereien vermehre;

und 4. daß die Eisenbahnlinie sich ohne Schwierigkeit nach dem Innern Dentschlands fortführen lasse.

Diese localen und politischen Erwägungen haben auf Feststellung der Richtung für die beabsichtigte Eisenbahn weit mehr Einfluß ausgeübt, als es die allgemeinen und technischen Puncte thaten; ich will daher nun zuerst damit vorschreiten, diese zu erläutern, um dadurch zu beweisen, daß sie völlig erreicht worden sind.

Darauf werde ich zu den „Allgemeinen und technischen" Erfordernissen übergehen und mich bemühen zu zeigen, daß diese nicht allein jenen nicht aufgeopfert, sondern daß sie im Gegentheil in viel größerem Maaße erreicht sind, als es gewöhnlich bei unseren besten derartigen Werken der Fall ist.

Die Nothwendigkeit, den erstangedeuteten localen Punct zu berücksichtigen, ist schon hinreichend öffentlich erörtert, und ist aus der Ansicht des Grundrisses dessen Erreichung zu gewahren.

Die Berücksichtigung des zweiten Punctes wird von überwiegender Wichtigkeit, wenn wir bedenken, daß Hamburg noch immer ohne Eigenthums-Entäußerungs-Gesetz und es daher unmöglich ist, einen einzigen Morgen Landes auf der Linie ohne Einwilligung des Besitzers zu erhalten, wenn man auch eine völlig genügende Entschädigung an Geld dafür zu leisten bereit seyn sollte.

Das große Werk muß daher gänzlich unterbleiben, wenn nicht bei Fixirung der Bahnlinie den Ansichten und Wünschen eines jeden Eigenthümers möglichst entgegengekommen wird; eine einzige Weigerung reicht hin, um Alles zu hemmen, und wegen dieser einzigen Weigerung muß vielleicht der ganze Handel zwischen Hamburg und dem innern Deutschland geschmälert und gelähmt bleiben!

Die anscheinende Ruhe, welche uns umgiebt, darf uns nicht veranlassen zu schließen, daß die Welt stille stehe, vielmehr müssen wir unverwandten Blickes hinschauen auf die Fortschritte und Verbesserungen, welche in allen Richtungen statt haben. Städte, welche vor kaum fünf Jahren noch zwei Tagereisen von einander entfernt lagen, sind es jetzt kaum Eine. Die Werkstätten im Innern und die Seehäfen haben sich einander genähert.

Diese wichtige Verbesserung ist schon zu einem hohen Grade in England vollführt worden und wird sich nun rasch über den ganzen Continent verbreiten. Diejenigen Städte, welche an dieser neuen und wohlthätigen Bewegung nicht Theil nehmen, werden unfehlbar mehr entlegen seyn. Es wird gewiß nicht nöthig seyn, Ihnen zu sagen, daß Zeitersparniß Geldersparniß ist und daß jede Verringerung der Kosten beim Austausch der verschiedenen Lebensbedürfnisse dem Producenten, wie dem Consumenten eine Ersparung gewährt und folgeweise dem Seehafen — dem Vermittler zwischen diesen Parteien — zu Gute kommt. Andere Hafenstädte bestreben sich, den Producenten und Consumenten ihrer Aus- und Einfuhr-Gegenstände näher zu rücken, und wenn Hamburg allein in seiner ursprünglichen

Entfernung verharrt, so werden die übrigen Handelshäfen die Zahl und den Bereich ihrer Märkte zum Ausschluß und auf Kosten Hamburgs verdoppeln.

Wenn es Hamburg am Herzen liegt, die industriellen Einrichtungen von Großbritannien und anderen civilisirten Ländern sich anzueignen, so muß es auch die Mittel anwenden, welche daselbst angewandt wurden. Jedes große öffentliche Werk erheischt nothwendig ein „Expropriations-Gesetz" — ein Gesetz, nicht zum alleinigen Wohle der Reichen und Großen gemacht, vielmehr zur wesentlichen Beförderung des allgemeinen Besten.

Die „Bürgerschaft", die „Commercirenden" und die „Gewerke", alle sind aufs lebhafteste betheiligt bei dem Zustandekommen solcher Werke und warum sollte nicht der ganze Staat (the Whole) ein Gesetz bewilligen zum Wohl und Frommen des ganzen Staats?!

Diese Betrachtungen haben mich bei meiner Auswahl des Terrains für die intendirte Eisenbahn tief durchdrungen und ich habe demnach dahin gestrebt, so viel als irgend thunlich, jegliche Beschädigung des Privat-Grundeigenthums zu vermeiden, nicht allein um desto eher die Zustimmung des größten Theils der Eigenthümer zu erhalten, sondern auch, damit der Staat keinen Anstand nehmen möge, das Expropriations-Gesetz zu bewilligen, wenn es sich ergeben sollte, daß einige Wenige der Betheiligten nicht geneigt seyn sollten, ihr Land zu veräußern.

Um zu zeigen, in wie fern dies Bestreben mir gelungen ist, werde ich nun die Art und Weise beschreiben, in welcher die Eisenbahn die Grundstücke, durch welche sie läuft, berührt, indem ich beim „Bauhof" in Hamburg anfange.

Es ist allezeit sehr wichtig, daß die Station oder der Abfahrtsplatz (depôt) der Eisenbahn, so nahe wie möglich bei dem Centrum der Stadt und bei der Stelle errichtet werde, wo derjenige Theil des Verkehrs, dem die Eisenbahn besonders zu Gute kommen soll, sich gebildet hat. Der „Bauhof," unweit des Deichthors, ist derjenige Platz, der in jeglicher Beziehung die-

sem Zweck entspricht; denn hier haben wir hinreichenden Raum und Wasserverbindung mit dem Hafen, gerade an dem Punkte, wo der Verkehr mit der Umgegend sich fixirt hat, und eine Communication mittelst der Canäle mit den Flethen, so wie mittelst der Straßen mit dem Wagenverkehr (land-traffic) nach inmitten der ganzen Stadt.

Der „Meßberg," der Marktplatz, wo die ansehnlichsten Zufuhren von Früchten und Gemüsen aus den Vierlanden zum Verkauf kommen, ist dicht bei jenem Punkte. Ja selbst die jetzigen Bauhof-Gebäude würden für die Zwecke der Eisenbahn so lange passen, bis der Traffic auf der Bahn sich in Folge der Verlängerung nach dem Innern Deutschlands bedeutend vermehrt haben wird.

In commerzieller und industrieller Beziehung ist es ebenfalls für die Stadt Hamburg wichtig, daß dieser neue Centralplatz des Handels innerhalb ihrer Ringmauern sich befinde.

Indem man den Bauhof verläßt, überschreitet die Bahnlinie den Stadtgraben und den Weg, welcher „vor dem Deichthore" benannt ist und berührt das niedrige Land des „Hammerbrooks," wobei zu bemerken ist, daß, wenn der Bauhof für unser Depot nicht zu bekommen seyn sollte, dennoch eine ziemlich gute Station auf diesem niedrigen Lande errichtet werden kann, die, wenn auch außerhalb der Stadt, doch nicht weit vom Deichthore entfernt liegen würde.

Die obenerwähnten Ländereien werden jetzt als Bleiche benutzt und erstrecken sich in langen Streifen von der nordwestlichen bis zur südöstlichen Seite des Hammerbrooks. In diesem Districte werden sich wahrscheinlich die größten Eigenthumsschwierigkeiten auf der ganzen Linie finden, weil jeder dieser Streifen durch die Eisenbahn in zwei Theile geschnitten wird, und es sehr unzulässig seyn würde, den Eignern derselben eine freie Passage darüber zu gestatten.

Vielleicht dürfte mir hier die Andeutung vergönnt seyn, daß die Eisenbahn mit ihren breiten und tiefen Abzugsgräben sehr gut benutzt werden könnte, um eine neue wohlangelegte „Zoll-

und Accise-Linie" zu formiren, — vielleicht eine bessere, als irgend eine bestehende, — und ferner, daß, wenn es sich herausstellen sollte, daß diese neue Accise-Linie sowohl denjenigen Besitzthümern, welche jetzt zur Stadt gehören, als auch denen, welche nachdem für immer ausgeschlossen seyn würden, neue Vortheile gewähren würde, vielleicht eine Bestimmung zu treffen wäre, zufolge welcher jene Uebergänge ganz wegfielen. Dies berührt jedoch Verhältnisse, mit denen ich sehr wenig bekannt bin, ich hoffe aber, daß es dessenungeachtet entschuldigt werden wird, daß ich derselben Erwähnung gethan habe und werde ich hiermit deren fernere Erwägung Ihrer reiferen Beurtheilung überlassen.

Sollte diese, für die Eisenbahn sehr wünschenswerthe Anordnung nicht ausführbar seyn, dann wird es nöthig seyn, daß man so viele der Uebergänge durch privatliche Verständigung und Geldentschädigung zu beseitigen sucht, als möglich ist, und sollte es Einen oder den Anderen geben, der nicht anders zufrieden zu stellen ist, so muß man für ihn eine Passage zu gleicher Höhe mit der Eisenbahn mit (verschlossen werden könnenden) Gitterthüren einrichten.

Vom Hammerbrook ab stößt die Eisenbahn auf einige alte Häuser und kleine Gärten am „grünen Deich;„ ich glaube jedoch, daß deren Eigner nicht Anstand nehmen werden, sich derselben gegen angemessene Geldentschädigung zu entäußern.

Nachdem die Bahnlinie ohne anscheinende Schwierigkeiten der Erlangung des Eigenthums „Billbrak" und den „Billwärder Ausschlag" durchschnitten hat, gelangt sie zur Schleuse, welche, glaube ich, die „Bullenhäuser Schleuse" genannt wird.

Jede Eisenbahnlinie, welche man beabsichtigen würde durch Billwärder zu führen, scheint nothwendigerweise gegen diesen Punkt hingeführt werden zu müssen, weil daselbst die Gränze oder „Landscheide" beginnt, welche die, bis zur Elbe sich hinstreckenden Wiesen von denen, welche bis zur Bille gehen, abtheilt, und man nur, indem man möglichst diese Gränzlinie ver

folgt, Aussicht haben dürfte, die Einwilligung der Bewohner von Billwärder zu erlangen.

Mein Streben ist folglich dahin gerichtet gewesen, mich dieser Linie so nahe wie möglich zu halten, jedoch ohne dadurch die Bahn durch allzu heftige Biegungen zu benachtheiligen.

In dieser Weise läuft unser Werk in einer Distanz von ungefähr 6 (engl.) Meilen längs der Landscheide. Hiedurch vermeiden wir einentheils das nachtheilige Durchschneiden von Grund und Boden, so wie auch die Nothwendigkeit der Erbauung von Brücken und Uebergangsdämmen, denn unsere Bahn wird mit wenigen Ausnahmen die neue Scheidelinie zwischen den der Elbe und den der Bille zunächst gelegenen Ländereien werden.

In einer Entfernung von circa 8 Meilen von Hamburg nimmt die Landscheide eine mehr südliche Richtung als mit unserem Zweck verträglich ist, weshalb die Eisenbahn sie hier verläßt und in einer fast geraden Richtung sich nach Heckkathen zu wendet, indem sie das Land, wodurch sie geht, in zwei Theile schneidet.

Es ist gewiß ein günstiger Umstand, daß diese Ländereien so entfernt von Hamburg gelegen sind, daß ihnen ganz besonders dies neue Communicationsmittel mit der Stadt zu Gute kommt, und ich zweifle nicht, daß dieser Umstand die etwaigen Schwierigkeiten wegen eines Abkommens mit den Besitzern dieses Districts verringern wird.

Auf den letzten 3/4 Meilen geht die Bahn über den „Bergedorfer Kamp," worauf sie sich in das vom Schleusengraben begränzte Depot zu Bergedorf endigt, und dürfte hier hinzuzufügen seyn, daß der neue Weg, den man von Bergedorf nach Heckkathen anzulegen beabsichtigt, eine vortreffliche Verbindungsstraße zwischen der Stadt und unserer Station abgeben wird; auch nach Vollendung der Eisenbahn wird diese Kunststraße immer eine nützliche Nebencommunication seyn. Jedoch ist sehr d a r a u f z u a c h t e n, daß j e n e Anlage so nahe wie möglich bei dem, auf dem Plane mit A bezeichneten Vorsprung vorbeige-

führt werde, damit ja Platz bleibe für die leichte Schweifung der Eisenbahn, ehe sie das Depot erreicht. Man hat mir berichtet, daß es nicht schwierig seyn wird, den für das Werk und die Station nöthigen Grund und Boden auf der von mir gewählten Linie zu bekommen.

Es ist sonach augenscheinlich, daß wir von einer Stadt zur andern eine Linie berühren, welche sich durch ihre geringe (Berührung) Durchschneidung des Eigenthums auszeichnet, und es ist kein Umstand außer dem Mangel eines Expropriations-Gesetzes vorhanden, welcher uns die geringste Besorgniß in dieser Beziehung verursachen könnte.

Die dritte Beziehung ist eine, welche vielleicht viele Eigenthümer bewegen wird, ihr Land unter angemessenen Bedingungen abzutreten, nämlich die Entwässerung des ganzen Landes, welches durch die Eisenbahnanlage ausserordentlich verbessert werden wird.

Die Gebiete des Hammerbrooks und von Billwärder sind sehr niedrig, indem das Erdreich sich nur ungefähr zwei bis vier Fuß über den niedrigsten Wasserstand der Elbe erhebt; sie werden daher sehr vom Wasser heimgesucht, welches zu verschiedenen Jahreszeiten sich in diesen Fluren auf eine nachtheilige Weise anhäuft.

Die Ländereien des Hammerbrooks werden auf keine künstliche Weise entwässert und befinden sich oft in einem elendiglich nassen Zustande, sie liegen überdies im Durchschnitt sechs Zoll höher als die Ländereien in Billwärder.

Billwärder wird bis zu einem gewissen Grade von seinem Wasserüberfluß durch Pumpen mit endloser Schraube (screw-pumps), welche durch Windmühlen in Bewegung gesetzt werden, befreit, welches Mittel während einiger Jahreszeiten zur Cultur des Landes genügt, in anderen aber, nach häufigem Regen, oder beim Schmelzen des Schnees (wobei die Wasser der Elbe und Bille zur selben Zeit hoch steigen) werden die Ländereien sehr durch den Mangel hinreichender Entwässerungsmittel benachtheiligt. Um zu erklären, in wie fern die Eisen-

bahn dazu beitragen kann, diesem abzuhelfen, werde ich theilweise ihre Bauart beschreiben.

Die Eisenbahn muß hoch über die Fluthlinie des Landes, wodurch sie geht, geführt werden, und ebenfalls so hoch wie die (Zwischen-) Deiche, welche das Land schützen. Zu diesem Zweck muß sie auf einer Erdauffüllung oder Erd-Damm (embankment) von 3 bis 5 Fuß Höhe ruhen, zu der die nöthige Erde aus den Seitengräben genommen wird, welche sich an der ganzen Länge der Bahn hinziehen, aber von 12 bis 25 Fuß in der Breite abwechseln. Diese Gräben werden auf zwerlei Weise der Entwässerung zu statten kommen; einmal, indem sie große Reservoire (von 1 Million Fuß areal) bilden, in die das Wasser aus den Ländereien hineinströmen und sich sammeln wird; zweitens bilden sie einen sehr wesentlichen Schritt zur vollkommensten Trockenlegung der ganzen Gegend; denn nachdem diese Ableitungsgräben durch Durchschnitte verbunden sind (are cut), so bedarf es nur der Errichtung einer Dampfmühle abseiten der Eigner, um das Wasser da hinaus zu pumpen, wodurch mit einer auf den Morgen vertheilten, sehr mäßigen Ausgabe eine vollkommene Trockenlegung der gesammten Ländereien bewirkt werden würde, und es kann keinem Zweifel unterliegen, daß, wenn die Grundstücke in Folge des Verkehrs auf dieser großen Landstraße an Werth zugenommen haben werden, ein verbessertes System der Entwässerung erheischt werden wird.

Auch die Eisenbahn wird durch dies neue System bevortheilt und muß daher ihren Antheil an den Kosten desselben nach Maaßgabe der Morgenzahl, welche sie umfaßt, tragen.

Der vierte und letzte locale und politische Punct, auf den meine Aufmerksamkeit gerichtet wurde, betrifft die Möglichkeit der Verlängerung der intendirten Eisenbahn von Bergedorf bis ins Innere Deutschlands.

Um mich über diesen Gegenstand zu vergewissern, habe ich eine allgemeine Untersuchung (survey) des Elbthales vorgenommen, und erlaube mir nun über den nivellistischen Cha-

rakter des Landes, so weit es für unsere Zwecke nöthig ist, zu berichten.

Wenn man von Bergedorf in einer südöstlichen Richtung dem Elbstrome folgt, so berührt man zuerst die Gebiete von Curslak und Altengamme — vollkommene Ebenen und fruchtbare Landstrecken, den freien Städten Hamburg und Lübeck gemeinschaftlich gehörend — welche dem Ingenieur wegen ihrer außerordentlich horizontalen (der Anlage einer Eisenbahn so günstigen) Lage (extremly favorable Levels) die nämlichen Vortheile, welche wir schon in Billwärder gefunden haben, darbieten; und indem ich nun ihre Terrain-Eigenschaften in Anschlag bringe, stehe ich nicht an, zu behaupten, daß eine Eisenbahn auf dieselbe Bauart und mit derselben Leichtigkeit, wie in obigem Falle, über diesem District würde angelegt werden können.

Nachdem man Altengamme verlassen hat, verändert das nördliche Ufer der Elbe seinen bisherigen Charakter einer flachen Marschgegend in ein sandiges Hochland (upland) und steigt mehr und mehr, so wie man sich Geesthacht nähert, wo die Ufer gleich hart am Strome schon eine beträchtliche Höhe erreichen.

Von Geesthacht bis Lauenburg werden sie noch höher und erheben sich schnell 1 à 200 Fuß über den Wasserstand, indem sie ein mächtiges Tafelland (table-land) darstellen, welches nur stellenweise von den Bächen und Strömen, welche in die Elbe laufen, unterbrochen wird, aber im Allgemeinen doch eine ansehnliche Höhe behauptet. Gleich östlich von Lauenburg kommt das Thal der Stecknitz, welches ein niedriges Delta von großer Ausdehnung bildet. Im Osten von dieser Niederung finden wir ein ansehnliches hohes Land, wie bei Lauenburg, welches in einer verschiedenen, jedoch stets beträchtlich bleibenden Erhöhung dicht an der Elbe hinläuft und bis gegen Boitzenburg dieselbe Höhe behauptet.

Hier findet man das Hochland (oder Plateau) wieder durch das niedrige und ausgedehnte Thal der Boitze unterbrochen. In Betracht aller dieser Umstände ist es gänzlich unausführbar, eine

6*

Eisenbahn auf dem hohen Rücken des Landes (summit-elevation) über die unterbrochenen Hochebenen von Lauenburg und Mecklenburg nach Boitzenburg zu führen, wenn aber die Erbauung einer Eisenbahn auf dem nördlichen (rechten) Ufer der Elbe erfordert werden sollte, so würde sie wahrscheinlich besser in einer Höhe, welche sie nur eben gegen die Ueberschwemmungen des Flusses sichern würde, angelegt werden können. Jedoch würde auch dies ein kostbares Werk werden, wegen der großen Ausdehnung der nöthigen Schutzwehren gegen den Strom zu (river walling), um das lose sandige Ufer vor Abspülung zu bewahren.

Es giebt hier noch politische Rücksichten, welche bei der Eisenbahnanlage auf der nördlichen Seite des Stroms in Betracht kommen und welche für mich bloß zu berühren seyn werden.

Die Linie würde nämlich gleich, nachdem sie das Gebiet der freien Städte verläßt, durch Lauenburg gehen, dem Gebiete des Königs von Dänemark, darauf Mecklenburg, und indem sie das Elbthal jenseits Boitzenburg verfolgt, (das Amt) Neuhaus, zu Hannover gehörig, berühren.

Die oben beschriebenen technischen und politischen Verhältnisse würden es wünschenswerth machen, die südliche (linke) Seite der Elbe als diejenige zu wählen, auf der die Bahnlinie ins Innere führen soll, weshalb wir nach Durchschreitung von Altengamme genöthigt seyn würden, die Elbe in der Nähe von Elbsdorf oder Stove zu passiren.

Hier stoßen wir sogleich auf eine Schwierigkeit, auf den Fluß-Uebergang; — der Erbauung einer Brücke an dieser Stelle über die Elbe stellen sich auf den ersten Blick viele Schwierigkeiten entgegen: die große, durch die Breite und Tiefe des Stromes entstehende Ausgabe, die Behinderung der Schifffahrt so wie des Eises und der heftigen Strömungen im Winter (und Frühjahr).

Diese und viele, zur Zeit zu detailliren unnöthige, Gründe überzeugen mich in meinem Sinne, daß, wenn die Eisenbahn

über die Elbe geführt werden müßte, die Passage mittelst einer Dampffähre zu bewerkstelligen seyn würde.

Wenn gleich es zugegeben werden muß, daß diese Art des Ueberganges stets Unbequemlichkeit und Aufenthalt verursachen wird, so mag auf der andern Seite erwähnt werden, daß selbst, wenn eine Brücke errichtet werden würde, die Zollbestimmnngen Hannovers es doch erforderlich machen würden, die Wagenzüge (trains) vor dem Eintritt in das Königreich anzuhalten.

Sobald wir aber auf dem entgegengesetzten Ufer des Flusses angelangt sind, finden wir eine Gegend, welche wohl geeignet ist, uns weiter ins Innere zu führen; eine ebene Marschgegend, in technischer Beziehung derjenigen ähnlich, welche wir so eben verlassen haben, wonach indessen, bei dem Uebergange und andere Berührung der Ilmenau und Nebenflüsse, welche das Werk durchschneiden, viele Ueberlegung angewandt werden muß.

Auf diese Niederuugen folgt ein noch günstigeres, aus einer trockenen, bis Bardewick und Lüneburg sich erstreckenden Hochebene bestehendes Terrain.

Es wird für mich nicht nöthig seyn, die Gegend weiter zu beschreiben, denn bei Lüneburg sind wir zu einem Punkte gelangt, woselbst die großen Eisenbahnlinien, welche durch Deutschland projectirt werden, von Südwest nach Nordost und von Südost nach Nordwest zusammentreffen.

Indem wir daher eine Eisenbahn von Hamburg bis zu diesem Punkte führen, so haben wir unser großes Ziel erreicht: Wir haben diese Stadt in directe Eisenbahn-Verbindung mit dem ganzen inneren Deutschland gesetzt.

Die Eisenbahn von Hamburg nach Bergedorf erhält durch den Umstand an sich schon Wichtigkeit, daß sie den Wohlstand Hamburgs und seiner Dependenzien (dependencies) befördert, aber mehr noch, wenn wir bedenken, daß wenn dies Werk nicht auf dem Hamburgischen Gebiet angelegt wird, eine Eisenbahn auf dem Hannöverischen Ufer der Elbe von Lüneburg nach Harburg geführt und so der Handel mit dem Innern, anstatt nach

Hamburg und über dessen Gebiet zu gehen, seinem Rival in die Hände gespielt wird.

Der größere Theil des jetzigen Transithandels durch Bergedorf würde dann ebenfalls der neuen Straße sich zuwenden.

Nachdem ich so viel in Betreff der localen und politischen Beziehungen gesagt habe, welche sich mehr auf die besonderen Verhältnisse gründen, in denen Hamburg gestellt ist, als auf die, bei Eisenbahnen im allgemeinen vorkommenden, werde ich es mir nun erlauben, Ihre Aufmerksamkeit auf diejenigen „Generellen und Technischen Punkte" zu richten, welche bei der Erbauung aller Eisenbahnen berücksichtigt werden müssen.

Eine gewisse Berücksichtigung einer graden Linie ist durchaus nothwendig, um die Sicherheit bei dem schnellen Fahren, welches mittelst der Dampfwagen zu erreichen ist, nicht zu gefährden, und indem ich Sie auf den, Diesem angehängten Grundriß verweise, welcher eine rohe Copie der vortrefflichen Schumacher'schen Karte ist, werde ich, von Hamburg anfangend, Ihnen die Biegungen zu beschreiben, welche ich im Stande war zu erlangen, während dem ich mich bemühte, jede unnöthige Beschädigung von Privat-Eigenthum zu vermeiden.

Gleich beim Abfahren vom „Bauhof" kommt eine kurze Biegung von einer Meile Radius.

Nahe bei der Bullenhusener Schleuse sind zwei Biegungen mit entgegengesetzten Drehpunkten (flexures) von einer Meile Radius.

In dem mittleren District von Billwärder sind zwei bedeutende Biegungen, aber beide haben 2 Meilen Radius.

Dann endigt sich die Linie in das Depot zu Bergedorf mit einer Biegung von einer Meile Radius.

Alle diese Curven sind gänzlich unschädlich und können mit jeglicher Geschwindigkeit befahren werden; auf verschiedenen unserer besten Eisenbahnen haben wir Biegungen mit weit geringerem Radius und es wird täglich, ohne irgend eine Unzuträglichkeit, darauf gereist.

Die Planien (Levels) einer Eisenbahn sind ebenfalls sehr wichtig.

Das Land zwischen Hamburg und Bergedorf ist so flach, daß ich in dieser Hinsicht im Stande gewesen bin, eine fast vollkommene Linie zu erreichen.

Sie werden, indem Sie des Profile der Bahnlinie ansehen, bemerken, daß nur die Ueberschreitung der Bille bei Brandshof, und der Schleusegraben bei Bergedorf es nothwendig gemacht haben von einer vollkommen horizontalen Linie abzuweichen.

Ich werde nun im Detail die Art beschreiben, auf welche ich es für am besten gehalten habe, die Planien der Eisenbahn festzusetzen.

Vom Bauhof anfangend:

Länge der Planie.			Neigungs-Gefälle.	
Meilen.	Yards.		Fuß.	
—	500	fallend	6	1 in 250 od. ca. 21 Fuß per engl. Meile
—	490	horizontal		
—	750	steigend	4½	1 = 500 = = 10½ = = = =
—	750	fallend	4½	1 = 500 = = 10½ = = = =
—	620	horizontal		
—	250	fallend	1½	1 = 500 = = 10½ = = = =
6	1210	horizontal		
—	666	fallend	4	1 = 500 = = 10½ = = = =
—	536	horizontal		
—	833	steigend	5	1 = 500 = = 10½ = = = =

M. 9 1320 Yards oder 9¾ engl. Meilen Total-Länge.

oder, wenn man die Strecken-Planie zusammenstellt, so ergiebt sich:

Länge der Planien:

Meilen.	Yards.		
—	500	in 1 Planie	1 in 250 oder 21 Fuß ca. per Meile.
1	1489	= 5 =	1 = 500 = 10½ = = = = =
—	1091	= 4	horizontal

M. 9 1320 Yards oder 9¾ engl. Meilen Total-Länge.

Die ersten 500 Yards (Ellen à 3 Fuß) nach dem Bauhof, habe ich in absteigender Neigung von 1 in 250 bestimmt, damit die Wagenzüge, wenn sie die Station verlassen, leichter in Bewegung kommen und auch damit sie bei ihrer Rückkunft von Bergedorf besser angehalten werden können.

Diese Neigung (inclination) ist ungefähr der Ruhegrad (angle of rest) auf einer wohl angelegten Bahn.

Wenn es unmöglich seyn sollte, den Bauhof zum Depot zu erhalten, dann würde die Eisenbahn mit der horizontalen, nach dem Profil ungefähr drei Fuß hoch angelegten Linie und nicht mit der absteigenden Planie von 1 in 250 beginnen.

In Bezug auf die Neigungs-Gefälle von 1 in 500 oder $10^1/_2$ Fuß circa auf die engl. Meile, (welches das steilste auf denjenigen Theilen der Bahn ist, wo die Locomotiven ihre größte Schnelligkeit zu entwickeln haben werden), so werden Sie am ehesten über ihre Anwendbarkeit zum vollkommenen Eisenbahn-Reisen ein Urtheil fällen können, wenn Sie erfahren, daß die Planien auf der London- und Birminghamer Eisenbahn — einer der best ausgeführten unserer öffentlichen Werke — viel steiler sind, denn sie steigen von 14—16 Fuß per Meile und zwar während der größeren Strecke von 44 Meilen, also 1 in 330.

Da aber auf unserer Linie die größte fortlaufende Länge, selbst von der Inclination von 1 in 500 nur 750 Yards (nicht mal eine halbe englische Meile) beträgt, so ist die eigne Schwerkraft (Momentum) des Trains allein schon hinreichend sie auf diese Inclination ohne irgend bemerkbare Abnahme der Schnelligkeit zu bringen. In der That kann man diesem nach die ganze Linie als eine vollkommen horizontale betrachten.

Was nun den letzten der drei technischen Punkte betrifft, der noch abzuhandeln übrig und zugleich einer der wichtigsten ist, nämlich den der „Anlage-Kosten" so erlaube ich es mir, Sie unter Hinzufügung einiger allgemeinen Bemerkungen über die bei diesem Werk in Anwendung zu bringende Bauart, auf meinen, diesem Bericht angehängten Kosten-Ueberschlag zu verweisen.

Ich habe an einer früheren Stelle angeführt, daß die Bahn auf ihrer ganzen Länge auf einem erhöheten Erdwall aufzuführen seyn wird, der von 3 bis 5 Fuß in Höhe über den Ebenen des niedrigen Landes variirt.

Die Erde für diese Ausfüllung wird gemeiniglich aus den Seitengräben genommen, welche auf einigen Stellen auf beiden Seiten von gleicher Breite, auf anderen breit auf der einen, während schmal auf der entgegengesetzten seyn werden und wieder an anderen Orten wird man alles Material aus einem großen Nebengraben hernehmen.

Alle diese Punkte werden viele Vorrichtung erheischen, theils wegen der Entwässerung, theils wegen der Natur des Bodens und aus Rücksicht auf die (billigen) Wünsche der Grund-Eigenthümer. Unter allen diesen Umständen wird die Bildung dieser Erd-Dämme eine sehr wohlfeile Operation seyn, weil der größere Theil aus dem besteht, was man mit technischem Ausdruck „Wurf-Arbeit" („Casting Work") benennt; und mit Ausnahme desjenigen, was für die wenigen Karren, Planken und circa vier Schrauben-Pumpen (um die Arbeiten vom Wasser trocken zu halten) zu verausgaben seyn wird, wird der Accords-Unternehmer sehr wenig Capital zur Ausführung nöthig haben.

Mittelst Bohrungen habe ich das unten liegende Erdreich (an allen Stellen, wo es mir erforderlich schien) untersucht, und ich finde es aus dem Niederschlag der früheren Gewässer, mitunter auch aus vegetabilischen Stoffen, doch in der Regel aus Lehm (loam), Kleyerde (clay) und Sand bestehend.

Diese Bestandtheile wechseln innerhalb kurzer Strecken sehr häufig, so daß es schwer hält mehr als eine allgemeine Beschreibung dieser angeschwemmten Plaine zu geben.

Der Theil der Bahn, welcher über die südwestliche Gegend des Hammerbrooks geht, besteht hauptsächlich aus 3 bis 4 Fuß hohem Lehm (loam); dann folgt ein Stratum Moor oder vegetabilischer Stoff in Gehalt und Tiefe verschieden, an einigen Stellen 4 Fuß dick, an anderen sich aber bis 20 Fuß erstrek-

fend. Hierunter liegt dann gewöhnlich Sand, mit Lehm vermischt; dies feste Stratum läuft in einer Dicke von 10 bis 25 Fuß unter der Oberfläche fort. Große Sorgfalt muß auf die Wahl des Materials zur Bildung der Dämme innerhalb dieses Districts verwandt werden, damit man auf dem oberen Theil ein solides Bette für die Schwellen (sleepers) erhält. Dies wird man erreichen, indem man die verschiedenen Erdschichten des nebigen Landes zweckmäßig benutzt. (by working the ditches backhanded).

Das Flußbette der Bille besteht aus einem sehr losen und zergangenen (rotten) Niederschlag, weshalb die Pfähle für die Brücke tief in den Sand hineingetrieben werden müssen, welches nicht anders als mittelst einer Tiefe von 30 Fuß zu erreichen seyn wird.

Nachdem man die Ufer der Bille im Rücken hat, werden die verschiedenen Unter-Strata consistenter, und vegetabilische Stoffe kommen darin seltener vor. Leichter Lehm und Sand bilden die hauptsächlichsten Lagen innerhalb der Ausgrabungen. Ich möchte in Bezug auf die Formation des ganzen Districts in der That behaupten, daß beim Bau vom Deichthore an bis zu einer kurzen Strecke südöstlich von der Bille bedeutende Sorgfalt nebst einiger Extra-Ausgabe zur gehörigen Bildung der Erd-Dämme unerläßlich seyn wird, während dagegen der Boden von diesem Punkte bis Bergedorf von so günstiger Beschaffenheit ist, daß man ihn mit sehr großem Vortheil für das Werk benutzen kann.

Brückenbauten nehmen in der Regel einen starken Platz in den Kosten-Anschlägen von Eisenbahnen ein; jedoch ist dies im vorliegenden Falle nicht so. Wir haben nur zwei Brücken auf der Linie, welche Erwähnung verdienen.

Die eine (ein ganz leichtes Stück Arbeit) dient, um den Fahrweg des Walles über die Eisenbahn zu führen; die andere (von mühsamerer Bauart) um die Bille mit der Bahn zu überschreiten; für Beide habe ich hinreichende Summen in meinem Kosten-Anschlage ausgesetzt.

Dieser ist mit Rücksicht darauf entworfen, um den Erd-Dämmen und anderen Werken die gehörige Breite für eine Doppelbahn zu geben, jedoch um vorläufig nur Schienen für eine einfache Bahn darauf zu legen. Ich werde nun zeigen, daß dies allen Ansprüchen des Handels völlig entsprechen wird, so lange die Bahn sich in Bergedorf endigt.

Die Entfernung, welche von Hamburg bis zu diesem Städtchen nur $9^3/_4$ Meilen beträgt, wird auf unseren vortrefflichen Horizontal-Ebenen mit den schnellen oder „Grade-Durch“ Wagenzügen („through“ Trains) ganz gemächlich in 25 Minuten und mit den langsamen Zügen — langsam wegen ihres 3- bis 4maligen Anhaltens bei den Zwischen-Stationen um Passagiere und Güter aufzunehmen und niederzusetzen — in 35 Minuten zurückgelegt werden können.

Legt man diese Annahme zum Grunde und verstattet man $^1/_4$ Stunde Zeitverlust nach der Ankunft des einen Zuges, ehe der folgende wieder abfahren kann, so kann jede $1^1/_2$ Stunde ein Train von Hamburg abfahren und dann in den Zwischen-Stunden von Bergedorf dieselbe Zahl abgefertigt werden. Z. B.

Der „schnelle“ Zug geht ab: von Bergedorf um 5 Uhr, —
kommt an in Hamburg 25 M. n. 5. U.
„ „ „ geht ab: von Hamburg 40 M. nach 5 U.,
kommt an in Bergedorf 5 M. nach 6 U.
„ „langsame“ „ geht ab: von Bergedorf 20 M. n. 6 U.,
kommt an in Hamburg 55 M. n. 6 U.
„ „ „ geht ab: von Hamburg 10 M. n. 7 U.,
kommt an in Bergedorf 45 M. n. 7 U.
„ „schnelle“ „ geht ab: von Bergedorf um 8 Uhr, —
kommt an in Hamburg 25 M. nach 8 U.
u. s. w.

Auf diese Weise können leicht 20 Züge zwischen den Stunden von 5 Uhr des Morgens und 8 Uhr des Abends die Bahn befahren, und ich sollte meinen, daß Keiner dies für den regelmäßigen Verkehr zu wenig finden wird; und um den Tageszeiten zu begegnen, wo das Hamburgische Publikum des

Sonntags und an anderen Festtagen am liebsten wird fahren wollen, so könnten die trains dann mit zwei Locomotiven und einer doppelten Zahl Passagiere abfahren.

Diese Einrichtung hat noch das Gute, daß niemals zwei Züge zugleich auf der Bahn seyn können, wodurch jede Gefahr des Zusammenstoßens vermieden wird — gewiß unter allen Umständen eine wichtige Rücksicht, ganz besonders aber in einem Lande, wo man die Manipulation auf Eisenbahnen noch nicht aus dem Grunde versteht.

Der Oberbau des Eisenbahn-Systems bildet zur Zeit einen Gegenstand ernsthafter Forschung in England. Die Techniker sind in zwei Partheien getheilt; die Eine erklärt sich zu Gunsten der schweren Schienen mit Quer-Schwellen (transverse sleepers), die Andere giebt den längslaufenden (longitudinal) hölzernen Tragbalken, oder Unterlagen (bearers), mit einer verhältnißmäßig leichten Schiene den Vorzug. Die Resultate der bis zur Stunde gemachten practischen Erfahrungen scheinen mir für das System der schweren Rails zu entscheiden. Indeß ist der Bau mit den in der Länge der Bahn gelegten Tragschwellen nicht richtig angefangen worden, und es ist ausgemacht, daß wenn dies System in England (wo Bauholz so theuer ist) nur eben so gut gefunden wird, wie dasjenige mit den schweren Schienen, dann die Frage für Deutschland hinreichend zu Gunsten desselben entschieden ist.

Den Kosten-Anschlag habe ich, indem ich zugleich die lockere (unconsolidated) und zusammendrückbare (compressible) Beschaffenheit unseres Erd-Dammes berücksichtigte, für das System der schweren Schienen mit querlaufenden hölzernen Schwellen aufgemacht, und da diese Art jedenfalls die kostspieligere seyn wird, so würde natürlich eine etwaige Veränderung von einer Ersparung im Kosten-Anschlag begleitet seyn. —

Die Frage der Spur oder Weite (guage or width) zwischen den Schienenlinien (tracks) ist jetzt ebenfalls Gegenstand der Untersuchung auf den Werken der „Großen Westlichen

Eisenbahn" (nach Bristol), wobei man einen ungeheuern Kosten-Aufwand nicht scheut, und zwischen den besten unserer Ingenieure herrscht die größte Meinungsverschiedenheit über diesen Gegenstand.

Die Spur auf unseren Bahnen variirt zwischen 4 Fuß 8½ Zoll und 7 Fuß. — Es lassen sich unstreitig viele Vortheile aus der weiten Geleise herleiten, und unsere beinahe horizontale Bahn ist ganz geeignet, davon Nutzen zu ziehen.

Obgleich ich mir bereits eine entschiedene Meinung über diese Puncte gebildet habe, so will ich Sie doch zur Zeit nicht mit den Gründen für deren Unterstützung belästigen, denn Sie werden noch nicht zu einem Entschlusse darüber gedrängt und bald werden Sie den Vortheil der Benutzung der Resultate genießen, welche mit so schweren Kosten in England erstrebt werden.

Was nun die Zeit anbelangt, welche zur Ausführung dieser Eisenbahn nöthig seyn dürfte, so bitte ich zu bemerken, daß es nur eine Arbeit auf der ganzen Linie giebt, welche uns einigen Aufenthalt verursachen kann; ich meine die Brücke über den Bille-Fluß; doch kann dieses Werk auch mittelst verständiger Leitung innerhalb eines Jahres vollendet werden; aber da es sehr wichtig ist, — nicht bloß im Interesse der Actionaire, sondern auch für das Fortschreiten und die Belebung des Eisenbahn-Systems in ganz Deutschland, — daß diese Linie so schnell als möglich nach Angriff der Arbeiten geöffnet werde, so mögte ich der Gesellschaft dringend rathen, ihr Haupt-Augenmerk auf denjenigen Theil der Linie zu richten, welcher zwischen der südöstlichen Seite der Bille und Bergedorf liegt. Hier auf diesem District giebt es kein einziges schweres Werk und in Folge der eigenthümlichen Bauart der Bahn könnten Arbeiter zu gleicher Zeit auf der ganzen Länge derselben angestellt werden. Dieser Abschnitt würde sich dann ganz bequem innerhalb eines Jahres herstellen lassen und nicht viele Monate dürften darüber hinausgehen, ohne daß die Bahn bis in die Stadt geöffnet würde.

Bei Anfertigung dieses meines vorläufigen Kosten-Anschlags für die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ist es nicht meine Absicht gewesen, solche Größen und Preise hineinzusetzen, welche eine geringe Summe ergeben und dadurch vielleicht Capitalisten verleiten würden, sich zu betheiligen; vielmehr ist es mein Bestreben gewesen, solche Preise rc. anzunehmen, welche zur Herstellung mit allen Nebendingen hinreichen werden, und ich fühle mich überzeugt, daß wenn ich nun bald aufgefordert werden sollte, (nachdem die Linie an Ort und Stelle definitiv abgesteckt seyn wird) einen detaillirten oder speciellen Kosten-Anschlag (working Estimate) zu entwerfen, die Summe von 60,000 £ die Kosten decken wird.

Hiernach ist noch das zur Anschaffung des Fortbewegungs-Systems und Beförderungs-Departements (locomotive-carrying-system) nöthige Capital zu erwägen.

Große Maschinen arbeiten öconomischer als kleine, und von 80 bis 100 Meilen per Tag hat man gefunden, daß die vortheilhafteste Distanz ist.

Da nun jede Maschine von 4 bis 500 Personen fortschaffen kann, so würde an Werktagen eine für den ganzen Verkehr ausreichen. Eine Zweite muß jedoch für irgend einen Nothfall in Bereitschaft gehalten werden.

An Sonn- und Festtagen würden die zwei Maschinen fortwährend in Gebrauch seyn. Betrachtet man nun Reparaturen und andere Umstände, so wird es für die Gesellschaft nöthig seyn, der Maschinen Viere zu halten.

Die für Reisewagen angegebenen Summen sind reichlich und nach Erwägung aller Umstände glaube ich, daß 16000 £ für das Förderungs-Departement genügend befunden werden wird.

Es würde meinerseits vorgreiflich seyn, wollte ich es mir beikommen lassen, die jährlichen Kosten der Bahn und der Beförderungsmittel darauf zu berechnen, ohne vorher in den Besitz genauer Nachweise über die Art und Ausdehnung des gegenwärtigen Verkehrs durch Bergedorf gelangt zu seyn. Ich kann

ihnen nicht genug die Nothwendigkeit ans Herz legen, eine genaue Aufgabe nicht nur des bestehenden Handelsverkehrs und desjenigen, welcher in Folge der Fruchtbarkeit des von der Bahn zunächst durchschnittenen Bodens zu erwarten ist, sondern auch des weiteren Verkehrs, welcher von Magdeburg und andern Plätzen über Lüneburg und Harburg nach Hamburg Statt hat, so wie von jeder andern Art des Traffics, welcher seinen alten Weg verlassen wird, sobald der neue, weit vollkommenere geöffnet seyn wird, zu erlangen suchen.

Ohne solche Data läßt sich nichts Zuverlässiges bestimmen, weder über den jährlichen Betriebsunterhalt auf der Bahn, noch über die Vortheile, welche sich auf das, bei der Unternehmung angelegte Capital erwarten lassen.

Indessen darf ich vielleicht zu Ihrer ungefähren Richtschnur hier beiläufig erwähnen, daß alle bisherigen Erfahrungen dahin resultiren, daß die Gesammtausgaben zur Betreibung eines Eisenbahnverkehrs sich auf 50 bis 55 pCt. von der Brutto-Einnahme belaufen.

Ungeachtet dieser außerordentlichen Reduction bin ich aber doch der festen Ueberzeugung, daß solch eine Zusammenstellung des betreffenden Handelsverkehrs und seiner zukünftigen Vermehrung sich, unter Berücksichtigung der Personen, welche aus Hamburg und Altona und der ganzen Umgegend lediglich der Neuheit und des Vergnügens halber die Bahn befahren werden, wird machen lassen, als wodurch die Capitalisten Englands leicht sich veranlaßt fühlen würden, die Actien rasch zu unterzeichnen. Natürlich würden sie in dem Falle auch verlangen, die Leitung des Werkes in ihren eigenen Händen haben zu dürfen.

Zum Beschluß erlaube ich mir zu bemerken, daß viele wichtige Details örtlicher Natur, so wie in Betreff der Construction, des Betriebs und der Leitung absichtlich unerwähnt gelassen sind, indem ich es nicht nöthig hielt, in diesem vorläufigen Bericht darauf einzugehen. Vielleicht bin ich in einzelnen Fällen schon zu ausführlich gewesen, besonders da die Linie noch

durchweg der Berichtigung (adjustement) erheischen wird, sobald die Feldermessung beendigt seyn wird, theils des Bodens wegen, theils wegen der Entwässerung, am meisten aber, um den Wünschen der Landeigenthümer entgegen zu kommen.

Wegen dieser Bestimmungen und Ihrer ferneren Vorschriften werde ich nun damit warten, indem ich bitte, mich unterdessen unterzeichnen zu dürfen

meine Herren

Ihr ganz ergebener Diener

(unterz.) **William Lindley.**

8. Adelphi Terrace,
London, 1. October 1838.

Vorläufiger Kostenanschlag des Baues.

Erd-Arbeit. Die Auffüllung aus den Seiten-Einschnitten zu bilden 334,630 Cubic-Yards à 5 d.	£	6971.	9.	2.
Erhöhung der Stationen bei Hamburg und Bergedorf, bei den Zwischenplätzen und den verschiedenen zu gleicher Höhe die Bahn überschreitenden Brücken 45,900 Cub.-Yards circa 8 d.	„	1530.	—	—
Ausgraben neuer Abzugsgräben.	„	225.	10.	10.
Brücken und Uebergangsplätze mit Häuschen und Pforten, desgl. mit Seitengräben, bloß mit Pforten, Sielen, Schleusen und Wasserläufen	„	8350.	—	—
Gebäude. Für die Stationen in Hamburg und Bergedorf mit Magazin für die Dampfmaschinen und Maschinerie für die Heißwasser-Zubringer, Schuppen für die Wagen ꝛc.	„	4000.	—	—
	£	21077.	—	—

		£	s.	d.
	Transport £	21077.	—	—
Beschüttung der Bahn (mit Grand- oder M. Adam-Steinen — ballasting) für eine einfache Linie 18,160 Yards circa 9 s 4 d f. d. Y.	„	8172.	—	—
Schwellen von Eichen- oder Lerchen-Holz 17,660 St. circa 2 s 6 d pr. St.	„	2207.	10.	—
Gußeiserne Stühle 35,320 St., 124 auf die Ton — 285 Tons, circa £. 10. 10. pr. T.	„	2992.	10.	—
Eiserne Bolzen von Schmiedeeisen 1 d. Gepreßte eichene Klötze 4 d. Patent-Filz 1/2 d. für 35,320 Stühle, circa 6 d. jeden	„	883.	—	—
Schmiedeeiserne Schienen in Parallel-Façon gewalzt, 62 ℔ pr. Yard schwer, 35,320 Yards — 978 Tons, circa £. 12. 10.	„	12225.	—	—
Auflegen, befestigen der einfachen perpetuellen Schienen, 17,660 lfde. Yards circa 1 s	„	883.	—	—
Juristische und Ingenieur-Kosten . .	„	4000.	—	—
Land, für die Linie, Stationen, Anhaltsplätze und Seiteneinschnitte; es werden circa 40 Morgen erfordert, über deren Kosten ich keine Schätzung anstellen kann, wofür ich aber aussetze	„	3000.	—	—
Zur Ausgleichung und für zufällige, so wie für diejenigen Arbeiten, welche man weder voraussehen noch erwarten kann	„	4560.	—	—
Total	£	60,000.	—	—

(unterz.) **William Lindley.**

8. Adelphi Terrace.

London, 1. October 1838.

Vorläufiger Kostenanschlag der Beförderungs-Mittel.

Vier Locomotiv-Maschinen mit ihren Tenders, von der letzten und besten Construction, circa 1500 £	£ 6000. — —
Dreißig Personen-Wagen der verschiedenen Classen, circa 300 £ für jeden im Durchschnitt	„ 9000. — —
Gestelle (trucks) für Fracht- und eigene Wagen, Behälter für Pferde, Vieh ꝛc. 10 St. circa 100 £	„ 1000. — —
Total	£ 16,000. — —

(unterz.) **William Lindley.**

8. Adelphi Terrace.
London, 1. October 1838.

C.

Uebersichtliche Berechnungen über den bestehenden, den muthmaaßlich-künftigen und über den sogen. mittleren Verkehr zwischen Hamburg und Bergedorf (vom Verfasser.)

I. Bestehender Verkehr.

Wenn es überall schwer ist, den bestehenden Verkehr an Personen, Waaren und Local-Erzeugnissen behufs darauf zu begründender Berechnungen genau zu ermitteln, so finde ich, bei dem Bestreben, mich des zur Anfertigung einer solchen Verkehrs-Uebersicht in Betreff der Strecke zwischen Hamburg nnd Bergedorf von Herrn Doctor Abendroth hieselbst mir gewordenen Auftrags zu entledigen, im gegenwärtigen Falle aus zwei Gründen die Schwierigkeiten größer als irgendwo denn erstlich fehlt es hieselbst an allen zu dieser Arbeit benutzbaren statistischen Hülfsquellen, und zweitens geben die Bücher und Register der Behörden hier in Folge der großen Handels-

Freiheit, der Abwesenheit aller lästigen, die Abgangs- und Bestimmungsorte strenge unterscheidenden Controle- und Visitations-Maaßregeln, sowohl beim Personen- als beim Waaren- und Producten-Verkehr, in obiger Beziehung keine zuverläßige Auskunft. Da auch die Chausse-Erhebungsstellen, so wie die Post-Station zu Boberg, erst seit Mai d. J. bestehen, so ist auch durch diese Einnahme-Register noch keine jährliche Uebersicht zu erlangen.

Es bleibt demnach nichts Anderes übrig, als die vorhandenen officiellen Listen zu berücksichtigen und das Fehlende durch Nachforschung und Rücksprache bei denjenigen, welche theils bei dem betreffenden Verkehr angestellt sind, theils längere Gelegenheit hatten, den Umfang desselben zu beobachten und zu schätzen, unter steter Vergleichung und Berichtigung der erhaltenen Aufgaben an den verschiedenen Endpuncten zu ergänzen suchen.

Hiemit habe ich mich während der letzten Wochen beschäftigt, und dürfte das folgende Resultat der angestellten Forschungen, wenn gleich nur als annähernd zu betrachten, doch einigermaaßen als Norm der darnach anzustellenden Berechnungen dienen können. —

Der Verkehr zwischen Bergedorf und hier zerfällt eigentlich in 3 Theile: nämlich in den Personen-Verkehr, Waaren-Verkehr und in den der Local-Erzeugnisse (als: Getraide, Butter, Milch, Schlachtvieh, Brennholz, Heu, Stroh, Torf, Dünger, Steine rc.); da aber an allen Erhebungs- und Passir-Stellen kein Unterschied zwischen den letzteren beiden Theilen gemacht wird, so wird man den allgemeinen Güter-Verkehr und den der Local-Producte unter der gemeinschaftlichen Rubrik „Waaren-Verkehr“ bemerken müssen.

A. Personen-Verkehr.

Dieser findet statt:

a. durch die regelmäßig täglich oder mehrere Male wöchentlich zwischen Hamburg und resp. Bergedorf, Lauenburg, Boitzenburg und Mölln hin und her fahrenden sogen. Personen-Wagen —

1) nach und von Bergedorf: täglich 2, von denen der eine oder der andere täglich einen Beiwagen hat, also täglich 3 Wagen; von diesen enthalten zwei 16 bis 18 Personen und der andere 10 bis 12 Personen, die zwei zu 16 Personen nun zu 10 Personen im Durchschnitt angenommen, machen jährlich aus

	Personen	7300,
der eine, nur zu 6 Personen im Durchschnitt jedesmal	"	2190.
An Sonn- und Festtagen und den beiden Markttagen, so wie von Johannis bis Jacobi (4 Wochen), jeden Sonnabend und Montag, kann man auf 3 bis 4 Beiwagen rechnen; demnach 16 Festtage und während 30 Tage von Johannis bis Jacobi, 8 Fahrtage = 24 Fahrtage c. $3^1/_2$ Beiwagen = 84 Beiwagen, nur zu 7 Personen im Durchschnitt gerechnet, obgleich sie 11 bis 12 Personen fassen .	"	588.
	Personen hin	10078,
für zurück desgleichen:	Personen	20156.

2) nach und von Lauenburg: 2mal die Woche = 104 Wagen à 8 Personen im Durchschnitt, hin 832 Pers. = zurück . . . . " 1664.

Personen 21820.

Transport Personen 21820.

3) nach und von Boitzenburg: 3 verschiedene Wagen, 2mal jeder in der Woche, = 312 Wagen, c. 8 Pers. = 2496 Personen = zurück . . . . . „ 4992.

4) nach und von Mölln: 1 Wagen pr. Woche = 52 Wagen, c. 8 Pers. = 416 Personen = zurück . . . . . . „ 832.

b. durch die Preußischen, Lauenburgischen, Mecklenburgischen und Braunschweigischen Schnell- und Fahr-Posten:

1) Preußische Posten: 4 Schnell- und 4 Fahr-Posten wöchentlich, erstere 9, letztere 8 Plätze enthaltend; da dieselben in der Nähe Hamburgs fast immer ganz besetzt sind; außerdem zur Braunschweiger und Leipziger Messe, so wie zu anderen Zeiten, oft von 10 bis 20 Beiwagen mit 40 bis 80 Personen begleitet sind, so sind wenigstens 9 Passagiere pr. Postwagen zu rechnen; 8 Wagen pr. Woche = 416 Posten à 9 Pers. = 3744 Pers., desgl. zurück 7488

2) die Lauenburgischen Posten: 2mal die Woche, c. 4 Personen gerechnet = 416 Pers. = 832

3) die Mecklenburgischen Posten: 2mal die Woche, c. 4 Personen gerechnet = 520 Pers. = 1040

4) die Braunschweig. Posten: 2mal die Woche, c. 9 Personen gerechnet = 936 Pers. = 1872 „ 11232.

Personen 38876.

Transport Personen 38876.

c. durch die täglichen Extra=Wagen der Posten: in den 5 Monaten, vom 1. Mai bis 3. Septbr., sind zu Boberg 621 Extra=Posten expedirt, also in 12 Monaten 1400; die Extra=Post nur zu 3 Personen gerechnet, macht . . . . „ 4200.

d. durch eigenes und Mieth=Fuhrwerk (theils nur bis Bergedorf, theils nach der Umgegend und weiter, als nach Boitzenburg, Berlin, Magdeburg und ganz Deutschland, fahrend — vice versa): etwa 7 Wagen pr. Tag wenigstens, da an Markt= und Fest=Tagen 100 bis 150 Wagen ganz besetzt ankommen und in den Sommer=Monaten 3 bis 400 allein nach den Vierlanden fahren; — 7 Wagen pr. Tag, c. 3 Personen nur gerechnet = 7665, und zurück = „ 15330.

e. durch Fußreisende:

1) wandernde Handwerks=Gesellen: vom 1. Jan. 1837 bis 1. Jan. 1838 haben in Bergedorf übernachtet 3720
des Tages wanderten wenigstens eben so viele durch 3720

7440

2) andere Fußgänger hin und her, theils nach Bergedorf, theils nach der Umgegend, 35 pr. Tag hin und her, = ... 12775

19215

davon ab 1/10 für solche, welche fortfahren werden zu gehen . . . 1921 „ 17294.

Total: Personen 75700.

B. Waaren-Verkehr.

Dieser besteht:

a. aus den beladenen Fracht-Wagen, welche mit Gütern von Mecklenburg, Preußen, Polen, Sachsen, und bei gefrorner Elbe auch aus Hannover, Westphalen, Bremen ꝛc. über Bergedorf kommen und da über abgehen:

im Jahre 1837 einpassirt: 2204 Frachtwagen,
" " " auspassirt: 1692 "

zusammen 3896 Frachtwagen, jeder im Durchschnitt zu 25 S℔ oder 75 Centn. gerechnet Centn. 292,200

b aus den beladenen Land- und kleinen Güter-Wagen ohne Manifest:

im Jahre 1837 einpassirt: 9619 Wagen
" " " auspassirt: 3128 "

zusammen 12747 Wagen

Hievon ab: für solche, welche vielleicht den bisherigen Weg fortfahren zu benutzen . . . . . . 3187 - (od. 1/4tel)

bleiben 9560 Wagen

jeder im Durchschnitt zu 10 S℔ oder 30 Centn. gerechnet . . . . Centn. 28,680

c. aus den Post- und Pack-Gütern, welche mit den täglichen 5 Personen-Wagen und den 13 mal hin und 13 mal her per Woche gehenden Schnell- und Fahr-Posten mit ihren Beiwagen versandt werden:

1) mit den Personen-Wagen jedesmal nur 5 Centner . . . . 3650 Ctn.

2) mit den Schnell- und Fahr-Posten und ihren Beiwagen nur 15 Centner. . . . . . . 20280 "

Transp. 23930 Ctn.

Centn. 320880,

Transport 23930 Cntn. 320,880

d. aus der Ueberfracht der mit den Posten reisenden circa 12000 Passagieren, per jeden nur 25 ℔ od. 1/4 Ctn. 3000 Ctn.

„ 26,930

Total Waaren: Centner 347,810

e. aus dem nach und über Bergedorf gehenden Schlachtvieh:

Im Jahre 1837 im Berliner-Thor einpassirt 460 Ochsen, wovon 25 pCt. abzurechnen ist für diejenigen, welche nicht von Bergedorf gekommen, bleiben . . . . Ochsen 345

Im Jahre 1837 desgl. auspassirt 3000 Stück

÷ 25 pCt. „ 2250

Ochsen 2590

Einpassirten ferner in 1837:

4050 Kälber, 1600 Schweine, 5000 Hammel,

wovon gleichfalls der viertel Theil abzurechnen ist, bleiben

3012 Kälber, 1200 Schweine, 3750 Schweine,

oder Stückzahl im Ganzen 10557. —

Recapitulation.

75,700 Personen;
347,810 Centner Waaren;
10,557 Stück Schlachtvieh.

Bemerkungen.

ad A. Personen-Verkehr.

In obiger Berechnung des bestehenden circa 75,700 Personen betragenden Personen-Verkehrs zwischen Hamburg und Bergedorf sind nicht diejenigen Passagiere aufgenommen, welche etwa mit den Holz- und anderen Schiffen der größeren Billigkeit halber gehen, so wie auch nicht diejenigen, welche von Hopte u. a. oberhalb gelegenen Elb-Plätzen, vielleicht bei widri-

gen Winden, Strom rc. von Bergedorf ab, die Eisenbahn künftig benutzen werden. In der Regel werden sie den in den Böten befindlichen Waaren folgen und nur wenn diese, bei Eisgang rc. per Eisenbahn gehen, ebenfalls den Dampfwagen benutzen.

Auf die jetzt per Elbe gehenden Passagiere dürfte auch wegen Zunahme der Dampfschiffahrt um so weniger zu rechnen seyn.

ad B. Waaren-Verkehr.

Die einpassirenden Waaren bestehen unter anderem aus circa 3 Mill. ℔ Butter, 100 bis 150,000 Centn. Wolle, 300 Fässer Spriet und Brantewein, 3000 Faden Brennholz, Getraide, Mehl, Grütze, Lein, Felle rc.

Die ausgehenden Waaren größtentheils in Colonial- und Manufactur-Waaren,

Vom bemerkten Schlachtvieh wird man för das größere, wenn zu 8 β per Stück per Meile und das kleinere zu 3 und 2 β per Stück per Meile auf der Eisenbahn gefahren, gewiß diese vorziehen, wodurch der Vieh-Eigenthümer nicht allein Chaussée- und Zoll-Gelder ersparen, sondern auch das Vieh weniger abgetrieben und in besserem Zustande den Markt erreichen wird.

In der Berechnung des bestehenden Waaren-Verkehrs zwischen Bergedorf und Hamburg sind nicht die zwischen beiden Städten fahrenden Holz- und andere Schiffe einbegriffen, da es ungewiß ist, ob diese Ladungen auf der Eisenbahn gehen würden.

II.

Ueber die muthmaßliche Vermehrung des bestehenden Verkehrs.

Ueberall, wo bisher Eisenbahn-Verbindungen eröffnet wurden, — sowohl auf Strecken, wo ein geringer Verkehr statt fand, als auf solchen, wo derselbe schon an sich bedeutend war — hat die dadurch bewirkte Ausdehnung desselben, namentlich was den Transport der Reisenden anbelangt, die sanguinsten Erwartungen der ersten Stifter übertroffen. So hatte man z. B. den Personen-Verkehr zwischen Stockton (5000 Einw.) und Darlington (6000 Einw.), zwischen welchen Städten wöchentlich nur zwei Postkutschen gingen, die gewöhnlich nicht halb besetzt waren, für viel zu unbedeutend für eine Eisenbahn gehalten, und begründete daher das dortige Unternehmen auf den Transport von Steinkohlen und Güter. Es belief sich aber schon im Jahre 1833, wider alle Erwartung, der Personenverkehr auf 43,084, und im Jahre 1834 auf 63,851; es machte also im Jahre 1834 jeder Einwohner der beiden Städte die Reise auf der Eisenbahn dreimal hin und dreimal zurück; und auf der Brüssel-Antwerpener Eisenbahn hatten die ersten Urheber derselben auf einen Personenverkehr von 100,000 Menschen jährlich gerechnet, welches beinahe das Doppelte des bestehenden Verkehrs gewesen wäre; es sind aber vom 4. Mai 1836 bis 5. Mai 1837 über 750,000 Menschen zwischen Brüssel und Antwerpen befördert worden, welches ebenfalls wieder so viel ausmacht, als wenn jeder Einwohner der beiden Städte die Bahn dreimal hin und dreimal her benutzt hätte. Diese Erfahrung wird noch durch folgende Beispiele verstärkt.

Zwischen Manchester (165,000 Einw.) und Liverpool (150,000 Einw.), wo der jährliche Verkehr sich auf 16,500 belief, benutzten die Eisenbahn:

Im Jahre 1832 auf 356,945 Personen
" " 1833 " 386,492 "
" " 1834 " 458,153 "
" " 1835 " 503,928 "

Zwischen Dublin und Kingston gingen in dem ersten Jahre nach Eröffnung der Eisenbahn, — außer denen, welche fürs ganze Jahr abonnirt waren — 1,061,618 Reisende!

Die Eisenbahn, welche von Edingburgh nach Dalkeith, circa 10 engl. Meilen entfernt, angelegt ward und den Nachtheil hat ziemlich weit außerhalb der ersteren Stadt zu beginnen, wurde gar nicht für den Personen-Verkehr, sondern lediglich für den Kohlentransport aus den Minen von Dalkeith, berechnet; dennoch benutzten die Einwohner von Edingburgh sie so stark zu Spazierfahrten, daß sich im Jahre 1834 die Anzahl der Reisenden auf 253,200 belief.

Auf der so mangelhaft constitruirten St. Etienne (40,000 E. und Lyoner- (150,000 Einw.) Bahn von fast 8 Meilen Länge gingen:

im Jahre $18^{33}/_{34}$ vom 1. Nov. — 31. Oct. 171,948 Pers.
" " $18^{34}/_{35}$ " 1. " — 31. " 190,377 "

welches Resultat um so auffallender ist, wenn man die häufigen Unglücksfälle die auf dieser Bahn vorkamen, so wie den Umstand berücksichtigt, daß bei dem Projecte der Bahn auf gar keine Reisende gerechnet wurde.

Auch die Eisenbahn von Glasgow nach Garnkirk in Schottland, welche blos für Steinkohlen-Transport berechnet war, wurde im Jahre 1832 von 62,000 und im Jahre 1834 schon von 117,000 Personen befahren.

Auf der kleinen, kaum eine Meile lang seyenden Eisenbahn von Nürnberg (38,000 Einw.) und Fürth (13,000 Einw.) betrug die Zahl der Reisenden, während 53 Tage nach der Eröffnung, vom 8. Dec. 1835 — also während der schlechtesten

Jahreszeit, im Durchschnitt 1204 jeden Sonntag und 742 an jedem Werktage, bei Ablauf des Jahres, am 8. Dec. 1836, belief sich die Zahl der beförderten Reisenden auf 499,300, welches soviel ausmacht, als wenn jeder Einwohner der beiden Städte 5mal hin und 5mal zurück im Jahre gegangen wäre!! — *)

Von Brüssel (80,000 Einw.) nach Mecheln (20,000 E.) sind vom 7. Mai 1835 bis 3. Mai 1836, 518,799 Reisende transportirt worden, oder so viel, als wenn jeder Einwohner $2^1/_2$ mal hin und $2^1/_2$ mal zurück gereist wäre.

Nach allem Diesem durfte gewiß nicht in Abrede zu stellen seyn, daß man nicht zu weit geht, wenn man die, aus dem bestehenden Verkehr entspringende Vermehrung des Traffic's zwischen Hamburg und Bergedorf (S. Anl. I.) auf das Doppelte des jetzigen oder auf jährlich . . . . Pers. 150,000 anschlägt, welches nur so viel seyn würde, als wenn von je zwei Einwohnern der durch die Bahn verbundenen Plätze Einer Einmal hin und Einmal zurück, gehen würde.

Bedenkt man, daß von den jetzt Reisenden, circa 27,000, $2^1/_2$ bis 3 Stunden in unbequemen, schmutzigen Wagen, circa 11000, in 2 Stunden mit den ziemlich theuren und nicht täglich gehenden Fahrposten, circa 15,000 Reisende gleichfalls 2 Stunden in eigenem oder Mieth-Fuhrwerk fahren, und die Fußreisenden circa 4 Stunden zur Zurücklegung der Tour brauchen und daß diesen 75,700 Personen durch die Eisenbahn sämmtlich, täglich wenigstens 4mal eine eben so bequeme als elegante, weniger als eine halbe Stunde Zeit erfordernde Reise-Gelegenheit dargeboten wird, so

Personen 150,000

*) Die letzte Berechnung des Personen-Verkehrs ergiebt 7 Fahrten des Jahrs auf jeden Einwohner der beiden Städte!!!

Transp. Personen 150,000

dürfte die Annahme der Verdoppelung des jetzigen Verkehrs gewiß nicht übertrieben seyn, um so mehr da ein etwaiger Ausfall durch die große Zahl derjenigen ersetzt werden wird, welche nach Herstellung der Eisenbahn ihren Weg vorzugsweise über Bergedorf nehmen werden, (z. B. eine große Zahl der Vierländer, Reinbecker 2c.) so wie durch manche, jetzt zu Wasser Reisende, welche mittelbst der Bahn von Bergedorf die Stromtour in offenen Böten, bei schlechter Jahreszeit abzukürzen suchen dürften. —

Es ist aber ein noch ganz neuer Verkehr durch die große Zahl derjenigen zu erwarten, welche lediglich des Vergnügens wegen die, am Ende in Bergedorf mit einem eleganten Restaurations-Locale zu versehende Bahn, benuzzen werden.

In dieser Beziehung kann man nicht genug auf die Resultate der, auf der noch im Bau begriffenen Leipzig-Dresdener Eisenbahn gemachten fast 2jährigen Erfahrungen hinweisen, auf welcher unvollendeten Bahn ein fortwährend zunehmender Vergnügungs-Verkehr nach den verschiedenen, sich in reizlosen Dörfern endenden Stationen, stattgefunden hat — zur Beschämung aller ängstlich Zweifelnden.

Nach dem December-Bericht der Direction der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft sind seit Eröffnung der Strecke nach Althen, einem kleinen Dorfe, am 24. April 1837, an 147 Fahrtagen 145,674 Personen befördert worden.

Nach dem April-Bericht wurden bis zum 24. April 1838, an 196 Fahrtagen 172,782 Per-

Personen 150,000

Transp. Personen 150,000

sonen, und von da bis zum 31. Mai in 10 Tagen = 15,555 Personen befördert.

Nach dem Mai-Bericht wurden v. 24. April bis 31. Mai, also in 37 Fahrtagen 52,362 Personen befördert.

Bis 30. Juni wurden befördert = 246,670 Pers.
„ 31. Aug. „ „ = 360,593 „
„ 30. Sept. „ „ = 427,301 „
„ 31. Oct. „ „ = 471,404 „

Die Erfahrung hat gelehrt, daß das erhebende Gefühl: vermöge der schöpferischen Erfindungskraft des menschlichen Geistes auf eine völlig gefahrlose und angenehme Weise mit dem Fluge der Vögel in den Lüften wetteifern zu können, außerordentlich viele Menschen bewegt wiederholt sich das Vergnügen solcher Dampffahrt zu verschaffen, und es giebt keinen Grund zu zweifeln, daß die wohlhabenden und erholungslustigen Bewohner Hamburgs weniger geneigt seyn sollten, den Werth und das Angenehme der neuen Erfindung zu schätzen und zu benutzen, als dies von anderen Deutschen geschehen ist und fortwährend geschieht. —

Daß die Folge eines so äußerst angenehmen, billigen, mehrmals des Tages zur Benutzung freistehenden Beförderungs-Mittels die Erbauung mancher ländlichen Wohnungen und Fabriken und ähnliche Etablissements in Bergedorf und der nächsten Umgegend seyn muß, welche dann eben so leicht wie jetzt Hamm von der Mitte der Stadt zu erreichen seyn werden, dürfte aller Wahrscheinlichkeit nach anzunehmen seyn. (Die Einführung einer neuen, gut regulirten

Personen 150,000

Transp. Personen 150,000

stage-coach hat in einer, bisher nicht damit versehenen Gegend in England, oft die Ansässigmachung mehrerer Familien aus der Stadt zur Folge. — Mr. Whitbread's coach: „the Times" für die Gegend von Bedfort z. B.) Bis zu welchem Grade dies hier der Fall seyn wird, ist schwer zu bestimmen, die Zeit allein kann darüber entscheiden; daß die Vermehrung aber nicht unbedeutend seyn kann, scheint gewiß.

Nimmt man nur an, daß hundert Familien in Folge der neuen Einrichtung ihren Wohnsitz in Bergedorf und der Umgegend aufschlagen werden und nur Ein Mitglied derselben täglich zur Stadt fährt, so entsteht hieraus eine neue Vermehrung des Verkehrs gleich . . . . „ 73,000

Jedoch wird, wie erwähnt, der Hauptverkehr durch die, lediglich Vergnügenshalber fahrenden entstehen, deren Zahl, nach den auf der Leipzig-Althener Bahnstrecke gemachten $1\frac{1}{2}$jährigen Erfahrungen vernünftigerweise nicht unter 1000 Personen per Tag im Durchschnitt, d. h. 500 hin und 500 her angenommen werden können, also „ 365,000

Bevor ich diese, Manchem anfangs gewiß etwas zu stark scheinende Annahme zum Grunde legte, habe ich es für Pflicht gehalten, das Urtheil competenter Personen hierüber einzuholen, denn es schien mir, daß der zu erwartende Verkehr für das Gelingen des Ganzen ein so bedeutender Gegenstand ist, daß nicht genug Gründlichkeit bei Erforschung der hierauf bezüglichen Verhältnisse angewandt werden kann.

Das mir von der Direction der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft durch ihren Be-

Personen 588,000

Transp. Personen 588,000

vollmächtigten Herrn F. Busse zu Leipzig unterm 25. Juni zugefertigte Schreiben lautet im Wesentlichen wie folgt: (Siehe den Auszug des Briefes Seite 25.)

Wie irrig überhaupt die Annahme ist, daß nur die erste Neugierde einen starken Andrang der Reisenden herbeiführt und, daß dieser sich bald verlieren werde ꝛc., geht genugsam aus Obigem hervor, und mag wohl darin seinen Grund haben, daß die früheren Gegner, oder jene, welche sich fürchteten ihre Person den Dampfwagen anzuvertrauen, sich nach und nach von der Unrichtigkeit ihrer Vorurtheile überzeugen, und nun auch die Bahn benutzen. So sehen wir, daß auf der Bahn von Brüssel nach Mecheln der Verkehr wie folgt, zunahm:

Vom 21. Mai bis incl. 7. Juni od. in den ersten 18 Tagen . . . . 29,577 Reisende.
Vom 8. Juni bis incl. 25. Juni od. in den zweiten 18 Tagen 32,529 „
Vom 26. Juni bis incl. 13. Juli od. in den dritten 18 Tagen . 38,148 „
Vom 14. Juli bis incl. 31. Juli od. in den vierten 18 Tagen . 46,399 „

Für zwei Markttage des Jahrs sind schließlich noch 6000 Personen oder 3000 hin und 3000 zurück jedesmal zu rechnen . . . . „ 12,000

Dennoch würde der jährliche Verkehr betragen Personen 600,000

oder nur so viel, als wenn jeder Einwohner von Hamburg, Altona und Bergedorf 2 Mal hin und 2 Mal zurück des Jahres reiste.

Ein Hauptvorzug der Bahn nach Bergedorf vor vielen anderen, namentlich Englischen Bahnen, in Folge dessen ein um so größerer Einfluß von Reisenden erwartet werden darf, ist der,

eben außerhalb der Stadt gelegene, in 5 bis 10 Minuten zu erreichende Abfahrtsplatz (station, depôt) welcher bei den Localitäten anderer Städte und Bahnen oft mehr Zeit zu erreichen erfordert, als die Zurücklegung der ganzen Strecke nach Bergedorf. Der Terminus des Great Western Railway z. B. ist 4 miles 26 Chains oder 5/8 deutsche Meile von der Börse in London entfernt, der diesseitige kaum 1/8 der Entfernung, von der Börse hier.

Was nun die muthmaßliche Vermehrung des Waaren-Verkehrs betrifft, so wird dieser weit geringer und weniger erheblich seyn, weil die Distanz, für welche die verbesserte Einrichtung benutzbar seyn wird, zu unbedeutend ist, als daß dadurch der Haupttheil desselben, der Fracht-Transport nach und von Preußen, Mecklenburg, Sachsen, Polen ꝛc., hinlänglich niedriger zu stehen kommen könnte, um in Folge dessen eine Verringerung des Kosten-Preises der Waaren und somit wieder eine Vermehrung des Gebrauchs annehmen zu dürfen.

Die beträchtlichste Vermehrung, welche sich zu den oben angeführten . . . . Ctnr. 347810.
berechnen läßt, wird aus den Gütern entstehen, welche jetzt sämmtlich zu Wasser zwischen Bergedorf und Hamburg versandt und der größeren Schnelligkeit und der Regelmäßigkeit des Abgangs und der Ankunft wegen vielleicht künftighin zur Hälfte auf der Eisenbahn befördert werden, wobei der mehr oder minder strenge Winter einen großen Einfluß äußern wird, währenddessen auch auf viele andere, weiter herkommende oder versandt werdende Güter zu rechnen ist.

Nimmt man an, daß von den Ladungen der 9 Holz-, Torf- und Ziegelstein-Schiffer, welche zwischen Bergedorf und Hamburg fah-

Ctnr. 347810.

Transport Ctnr. 347810.

ren, ihrer verhältnißmäßigen Werthlosigkeit wegen kein Theil auf die Eisenbahn übergehen wird, so sind nur die aus Kaufmannsgütern bestehenden Ladungen der 5 Frachtschiffe zu betrachten, welche gewöhnlich wöchentlich fahren und etwa 36 Fahrten jedes Jahr hin und desgleichen her machen, also 360 Ladungen; diese nur zu 6 Last von 50 Ctnr. jede im Durchschnitt angenommen — obgleich sie nach Angabe des Hrn. Sen. Schlebusch zu Bergedorf bis 14 Last laden, — so macht dies eine Vermehrung von . . . . „ 108000.

Am schwierigsten ist es, die Vermehrung in Anschlag zu bringen, welche aus dem Transport der Local-Erzeugnisse aus der Bergedorf zunächst gelegenen Gegend von Billwerder, Holstein, Lauenburg und ganz besonders aus den Vierlanden entstehen wird. Erwägt man die Natur der Local-Erzeugnisse, deren Güte hauptsächlich von der Frische abhängt, in der sie zu Markt gelangen, und ferner die bedeutende Quantität, die jetzt, größtentheils mit vielem Zeitverlust, zu Wasser hieher aus den Vierlanden angebracht wird, nachdem sie in der Regel 24 bis 36 Stunden früher hat gepflückt werden müssen, während durch Benutzung der Eisenbahn von Bergedorf ab diese Zeit sich um die Hälfte wird verringern lassen, so ist es gewiß nicht zu viel, hiefür 2 Everladungen pr. Tag von nur 6 Last oder 300 Centner jede zu rechnen . . . . „ 219000.

Hiezu: von Bergedorf Local-Producte, und für die auf der Eisenbahn nach obigen Gegen-

Ctnr. 674810.

Transport Ctnr. 674810.

den etwa zurückgehenden Colonial- und andere Waaren aus der Stadt nur . . . . „ 50190.

zu rechnen, wodurch der ganze jährliche muthmaaßliche Waaren-Verkehr . . . . Ctnr. 725000.

betragen würde.

Auf einen Theil des bedeutenden, nach den officiellen Angaben des königl. Hannöver'schen Finanz-Ministeriums während der Jahre von 1826 bis 1831 durchschnittlich sich

auf 1,483,000 Centner pr. Jahr von Hamburg stromaufwärts, und

„ 2,812,000 „ „ „ stromabwärts nach Hamburg, zusammen

auf 4,295,000 Centner sich belaufenden Waaren-Verkehrs so wie, nach Umständen, auf einen Theil der zwischen Hamburg und Lübeck gehenden Güter-Massen, wird die Eisenbahn längs der Elbe wohl nur erst dann rechnen können, wenn sie bis Boitzenburg oder bis Lüneburg verlängert seyn wird.

In diesem Falle wird auch die an letzterem Orte statt habende Messe den Waaren-Transport bedeutend vermehren helfen. —

In obiger Annahme des approximativen Waaren-Verkehrs sind die vielen Gegenstände nicht enthalten, welche nothwendig aus der verbesserten Cultur der Umgebung von Bergedorf, so wie aus der Errichtung verschiedener neuer Anlagen und den adfür nöthigen Bau- und anderen Materialien, sowie durch die neuen Absatz-Gegenstände, entstehen müssen. —

Vermehrung des Schlacht-Viehes durch Zunahme der Cultur: 50 pCt., also 15,000 St. circa.

Die Fracht-Tarife für den Transport von Personen, Waaren und Schlachtvieh rc. dürften nach Verhältniß der

bestehenden deutschen Eisenbahnen und nach Maaßgabe der auf der Strecke zwischen Hamburg und Bergedorf bestehenden Transport-Preise zu reguliren seyn.

Beiden Rücksichten zufolge würden $13\frac{1}{3}$ β pr. Person im Durchschnitt gerechnet werden müssen für die Distanz von zwei deutschen Meilen; denn da der Staat wohl schwerlich ein höheres Maximum als 8 β pr. Person — welches die Fahrtaxe (Sonntags 10 β) pr. Person mit dem Personen-Wagen ist — gestatten würde, so müßte man von den zu erwartenden 600,000 Reisenden 300,000 zu 8 β, 200,000 zu 1 ℳ und 100,000 zu 1 ℳ 8 β annehmen, welches Brutto-Betrag Crt ℳ 500,000, oder $13\frac{1}{3}$ β pr. Person im Durchschnitt, ausmacht.

Diese Fahr-Preise von 8 β, 1 ℳ und 1 ℳ 8 β pr. 2 Meilen stimmen auch so ziemlich mit den auf der Leipziger Bahnstrecke bis Althen angesetzten Preisen überein, nämlich 2, 4 und 6 ggr. für die Strecke von einer kleinen Meile.

Die niedrigen Preise haben den Vorzug, daß sie die wohlthätige Erfindung einem sehr großen Publikum zugänglich machen und zu neuen Etablissements und Wohnungs-Veränderungen Anlaß geben, die wiederum der Entreprise zu gute kommen, bei hohen Ansätzen aber unterbleiben würden. —

Die Taxen auf anderen Eisenbahnen sind, wie folgt:

	macht pr. 2 Meilen:
auf der Liverpool- und Manchester-B. Distanz: 7 Meilen = 5 s u. 3 s 6 d st. = ...	1 ℳ $3\frac{1}{2}$ β u. 13 β C.
auf der Dublin- und Kingston-B. Dist.: $5\frac{1}{2}$ (engl.) M. = 1 s u. 8 d =	1 ℳ 8 β u. 1 ℳ. „
auf der London- und Birmingham-B. Distanz: 28 (deutsche) M. = 30 s u. 20 d = ...	2 ℳ 3 β u. 1 ℳ 7 β
auf der London- und Maidenhead-B. Distanz: 5 (deutsche) M. = 6 s u. 3 s 6 d = ...	2 ℳ u. 1 ℳ 2 β Crt.

	macht pr. 2 Meilen.
auf der London- und Southampton-B. Distanz: 2 pence per mile per passenger = ...	1 ℔ 6 β Courant.
auf der Brüssel- und Mecheln-B. Dist.: 3 M. = 2 Fr. 50 Ct. u. 1 Fr. 50 Ct. = ...	1 ℔ 2 β u. 11 β „
auf der Nürnberg-Fürther B. Distanz: $3^3/_4$ (engl.) M. = 4 β Crt. . .	11 β Crt.

Waaren-Transporte finden auf deutschen Eisenbahnen zur Zeit noch nicht statt. Für diejenigen auf der London- und Southampton-Eisenbahn bestimmt der Act of Parliament als Maximum:

1) für die niedrigste Gattung Waaren, als Kohlen, Mauersteine, Ziegel, Kalk, Holz, Dünger, Erde ꝛc. 2 pence per mile per ton.
2) für die nächste Gattung Waaren, als Wolle, Baumwolle, Felle, Korn, Eisen, Manufactur- und Colonial-Waaren . . . . 2 d per mile per ton.
3) für die dritte Gattung, als Seide, Indigo, Gewürze, Früchte, Fische ꝛc. . . . . 6 d per mile per ton.

oder im Durchschnitt $^2/_3$ d oder 4 β Crt. per ton per mile, welches ungefähr 1 β Crt. pr. deutsche Meile, pr. 100 ℔, beträgt. —

Da die zwischen hier und Bergedorf gehenden Waaren aber mehr der gröberen Gattung angehören, und überdies die Kosten von dem Speicher nach dem Abfahrtsplatze der Dampf-Wagen, oder von der Eisenbahn in's Schiff dazu kommen, so dür te hier $^1/_2$ β Crt. pr. Centner pr. Meile die angemessenste Taxe seyn. —

Für Vieh wird in England wie folgt bezahlt:

für Pferde, Ochsen, Kühe, Esel ꝛc. $1^1/_2$ pence per mile, oder 9 β Crt. pr. Meile;

für Kälber, Schweine rc. ½ pence per mile, oder 3 ß Ct. pr. Meile;

Demnach dürfte resp. 8 ß u. 2 ß pr. Stück pr. Meile hier angemessen seyn.

Nach obiger, motivirten Annahme der Vermehrung des bestehenden Personen- und Waaren-Verkehrs und den angeführten Transport-Preisen, würde die Bahn zwischen hier und Bergedorf bei guter Leitung eine jährliche Brutto-Einnahme wie folgt, gewähren können: als:

Bestehender Personen-Verkehr und Verdoppelung desselben: 150,000 Pers.

Durch neu entstehende Etablissements . . .	73,000	„
Durch Vergnügungsreisende per Tag 1000	355,000	„
An zwei Markttagen	12,000	„
Zusammen	600,000	Pers.

davon 300,000 à 8 ß	Crt℔	150,000
„ 200,000 à 1 ℔	„	200,000
„ 100,000 à 1 ℔ 8 ß	„	150,000
	Crt℔	500,000
720,000 Centner Waaren à 1 ß per Cntr.	„	45,000
15,000 Stück Schlachtvieh, davon 5,000 Stück 1 ℔ Crt℔ 5000, „ 10,000 „ 4 ß „ 2500	„	7,500
Reisewagen, Pferde, Pakete, Briefe, Geld rc.	„	4,500
Jährliche Brutto-Einnahme	Crt℔	557,000
oder	H. Bco℔	445,600

II.

Mittlerer Verkehr.

Da bei dem größeren Publikum die umstehend motivirte Berechnung des muthmaßlichen Verkehrs auf der projectirten Eisenbahn nach Bergedorf vielleicht wegen der Größe desselben Anstoß

geben dürfte, auch es entweder möglich ist, daß örtliche und andere Verhältnisse von mir unberücksichtigt gelassen sind, welche die angenommene Ausdehnung des Verkehrs beschränken können, oder endlich, da es möglicherweise sich ereignen könnte, daß durch unerwartete Hemmnisse die Bahn nach Bergedorf nicht die erste wäre, welche von Hamburg aus angelegt würde, so wird es angemessen erscheinen die folgende reducirte Berechnung zum Grunde zu legen.

A. Personen-Verkehr:

a. 1) da die Reisen der, jetzt mit den Personen-Wagen täglich Fahrenden circa 20,000 Menschen per annum größtentheils durch Geschäfte veranlaßt werden und diese sich in Folge des beschleunigten Verkehrs vermehren werden, so wird jeder bisherige Reisende gewiß 3 Mal so oft, wie jetzt die Fahrt hin und her machen; hierfür also jährlich	Pers.	60,000
2) 3) 4) für die mit den Lauenburger, Boitzenburger, Möllner u. a. regelmäßig fahrenden Wagen nur die jetzige Zahl	„	7,400
b. für die mit den diversen Fahrposten Reisenden nur die Hälfte	„	3,700
c. desgl. für die täglichen Extra-Post-Reisenden	„	2,100
d. für die Zahl Derer, die jetzt mit eigenem oder Miethsfuhrwerk reisen, das Doppelte	„	30,000
e. für die Fußgänger nach und übe Bergedorf nur die Hälfte, obwohl viele der Vierländer Verkäufer, um schnell wieder nach Hause zu kommen und ihr Land zu bea beit en, die Bahn benutzen werden; jetzt bleiben sie oft mehre Tage in der Woche in Hamburg.	„	0,600
Hiezu: für den Verkehr von Familien, welche nach Bergedorf ziehen werden, und für Fabriken und andere Etablissements die daselbst angelegt wer-		
	Pers.	109,100

Transp. Perſ. 109,100

den dürften: 50 Perſonen 6 Tagen hin und eben ſo viele zurück . . . . „ 36,500

Für Vergnügungs = Reiſende: im Winter, November—Februar: nur an Sonn= und Feſttagen 100 Perſonen hin und 100 Perſonen her, 20 ſolcher Tage gerechnet . . . . „ 4,000

Desgl.: in den zwei beſſeren Monaten März und April incl. „ 4,000

„ im Mai—October, 6 Monate, jeden Werktag 200 Perſonen hin und 200 Perſonen her, an 155 Tagen . . . . „ 62,000

„ an 30 Sonn= und Feſttagen in dieſen 6 Monaten (und 2 Markttagen) 750 Perſonen hin und 750 zurück . . . . „ 45,700

Total Perſonen 265,000

Waaren=Verkehr:

Frachtwagen, Güter und Local=Erzeugniſſe	Centner	500,000
Schlachtvieh	Stück	15,000

Hiernach würde ſich die Einnahme ſtellen:

Von den 265,000 Perſonen

200,000 à 8 ß	Crt ℳ	100,000
65,000 à 1 ℳ	„	65,000
	Crt ℳ	165,000
500,000 Centner Waaaren à 1 ℳ per Cntr.	„	31,250
Von den 15,000 Stck. Schlachtvieh:		
5,000 „ à 1 ℳ . Crt ℳ 5000		
10,000 „ à 4 ß . „ 2500	„	7,500
Für Reiſewagen, Pferde, Geld, Paquete, Briefe ꝛc.	„	6,250
Brutto=Einnahme	Crt ℳ	210,000
oder H. Bco	ℳ	168,000

Nachtrag.

In der am 18. December 1838 abgehaltenen allgemeinen Versammlung der Actionaire der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft wurde zuvörderst der unten bezeichnete Ausschuß von 20 Actionairen gewählt, welcher die Gesellschaft auf 3 Jahre zu vertreten haben wird und sodann die Abänderung des §. 16 der provisorischen Statuten, die Selbstergänzung des Ausschusses betreffend, auf die von der provisorischen Committee vorgeschlagene Weise beschlossen, mit dem Zusatz jedoch, daß der bei künftigen Wahlen von dem Ausschuß anzufertigende Wahlaufsatz die Wahlfreiheit der allgemeinen Versammlung nicht beschränken dürfe.

Mitglieder des Ausschusses:

Hr. A. Abendroth, Dr. jur.
" C. W. Asher, Dr. jur.
" W. L. Behrens.
" G. H. Büsch.
" D. A. Cords.
" A. Halle, Dr. Präses.
" N. F. Haller, Dr. jur.
" A. Jencquel.
" H. C. Meyer, jun.
" J. Oppenheimer.
" J. C. H. W. O'Swald.

Hr. A. Repsold.
" D. Roß.
" F. Rücker.
" Justus Ruperti.
" Ed. Schlüter, Dr.
" D. R. Schröder.
S. T. " F. Sieveking, Senator.
S. T. " K. Sieveking, Syndicus.
" M. Steinthal.

Nachdem der Ausschuß seit seinem Bestehen in rasch aufeinander folgenden mehrstündigen Sitzungen unablässig bemüht gewesen ist, die resp. Pflichten und Rechte desselben und der Direction abzugränzen und festzustellen, fand am 13. Jan. 1839 die Wahl der zufolge §. 15. der Fundamental-Statuten aus fünf Actionairen bestehenden Direction statt, und wurden folgende ernannt:

Herr A. Abendroth, D

" Ed. Johns.

" H. C. Meyer, jun.

" Justus Ruperti.

" M. Steinthal.

In Gemäßheit der Bedingungen, welche von der provisorischen Committee für die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn in den Wöchentlichen Nachrichten vom 2. Novbr. 1838 nebst berichtigendem Nachtrage in den Wöchentlichen Nachrichten vom 7. November 1838 publicirt worden sind, und in Gemäßheit des Beschlusses der am 18. December 1838 gehaltenen Generalversammlung und der daselbst getroffenen Wahlen, haben die unterzeichneten Mitglieder des erwählten Ausschusses den Inhalt obgedachter Bedingungen, kraft der ihnen im §. 23 derselben auferlegten Verpflichtung, sammt den getroffenen reglementarischen Bestimmungen, in nachstehende Artikel redigirt, welche sie hiedurch als das Statut der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft zur öffentlichen Kunde bringen, vorbehältlich der Bedingungen, welche die respectiven hohen Regierungen bei Ertheilung der erforderlichen Concession etwa noch festzustellen sich veranlaßt sehen möchten.

Hamburg, den 13. Januar 1839.

A. Halle, Präses.
F. Sieveking, Vice-Präses.
A. Abendroth, Dr.
C. W. Asher, Dr.
W. L. Behrens.
G. H. Büsch.
D. A. Cords.
N. F. Haller, Dr.
Ad. Jencquel.
H. C. Meyer, jun.
Jacob Oppenheimer.
Wm. O'Swald.
Adf. Repsold.
D. Roß.
Friedr. Rücker.
Justus Ruperti.
Ed. Schlüter, Dr.
O. R. Schröder.
K. Sieveking.
M. Steinthal.

Statut
der
Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft.

§. 1. Die Gesellschaft bezweckt die Anlage einer Eisenbahn von Hamburg über Bergedorf bis an die Elbe oder die Gränze des beiderstädtischen Gebietes; doch soll zuerst nur die Strecke nach Bergedorf ausgeführt werden. Zu jenem Zwecke wird bei dem Nachsuchen der nöthigen Concession bei den beikommenden hohen Regierungen der Antrag sogleich auf die Concession für die ganze angedeutete Strecke gestellt.

§. 2. Die Gesellschaft besteht aus den Inhabern von Actien, die für den Zweck der Ausführung des vorgedachten Unternehmens creirt sind, und nimmt vorläufig den Namen der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft an.

§. 3. Die Gesellschaft ist ausschließlich Eigenthümerin der zu dem gedachten Unternehmen von den Behörden ertheilten Concession, so wie alles von ihr erworbenen beweglichen oder unbeweglichen Gutes und aller aus ihrem Zusammentreten entstandenen Forderungen, ein jedes Mitglied in dem Verhältniß der von ihm zur Zeit eigenthümlich besessenen Actien.

§. 4. Das Capital der Gesellschaft besteht aus 1,500,000 ℳ︁ Banco, in 5000 gezeichneten Actien à 300 ℳ︁ Banco, wovon in der weiter unten bestimmten Modalität für jetzt so viel erhoben werden soll, wie zur vollständigen Herstellung der Bahn bis Bergedorf mit allem Zubehör erfordert wird, unter Vorbehalt das etwa Uebrige für die Fortsetzung der Bahn zu verwenden.

§. 5. Ueber den Belauf von 300 ℳ︁ Banco per Actie geht die Verpflichtung des Actien-Inhabers nicht hinaus.

§. 6. Die Einschüsse der Actien geschehen in successiven Raten von nicht mehr als je 20 pCt. des vollen Actien-Belaufes von 300 ℳ︁ Banco und in nicht kürzeren Fristen als von je 3 zu 3 Monaten.

§. 7. Ueber jede Ratenzahlung wird ein auf Inhaber lautender Interimsschein ausgestellt, welcher demnächst bei der folgenden Einzahlung gegen einen neuen Interimsschein und nach vollständig geleisteten Einschüssen zum erforderlichen Betrage, gegen einen auf Inhaber lautenden Actienschein ausgetauscht wird. Auf die erste Ratenzahlung werden die gleich bei der Unterzeichnung angezahlten 5 pCt. in Abrechnung gebracht.

§. 8. Die Aufforderung zur Leistung der Einzahlungen und die Festsetzung des Zahltages geschieht durch eine 4 Wochen vor Eintritt des letztern zu erlassende Bekanntmachung in hiesigen öffentlichen Blättern.

§. 9. Nur für die ersten 20 pCt. des vollen Actienbelaufes haften die ersten Zeichner der Actien persönlich. — Die Verpflichtung zu allen folgenden Ratenzahlungen gilt nur unter dem Präjudiz des Verlustes aller bis dahin erworbenen Rechte, und zwar in folgender Modalität: Diejenigen Actien-Nummern, für welche die Ratenzahlung innerhalb 4 Wochen nach dem festgesetzten Zahltage nicht geleistet ist, werden in hiesigen öffentlichen Blättern, aufgerufen, um diese Zahlung innerhalb der folgenden 4 Wochen annoch mit einem Aufschlage des fünften Theils derselben zu leisten. Wenn auch innerhalb dieses letzten Termins, d. h. also innerhalb 8 Wochen nach dem zuerst festgesetzten Zahltage, der Einschuß sammt dem hinzugefügten Aufschlage nicht bezahlt ist, so hört der Inhaber einer solchen Actien-Nummer eo ipso auf Actionair zu seyn und ist aller Ansprüche an die Gesellschaft und deren Eigenthum unwiderruflich verlustig. An die Stelle der solchergestalt erloschenen Actie ist sodann eine andere auszufertigen und zum Besten der Gesellschaft öffentlich oder unter der Hand zu veräußern.

§. 10. Die Actien werden mit 4 pCt pro Anno verzinst, von dem Termin an, der dazu in Gemäßheit §. 15 bestimmt werden wird.

§. 11. Die Gesammtheit der Actionaire wird von einem Ausschusse von 20 Personen vertreten, welche aus sämmtlichen Actionairen in der unten zu erwähnenden Modalität gewählt

werden. Dieser Ausschuß ist zu allen denjenigen Handlungen berechtigt, welche die Gesammtheit der Actionaire in unmittelbarer oder mittelbarer Verfolgung des Zweckes ihres Zusammentretens vorzunehmen berechtigt seyn würde. Insbesondere ist er befugt für die Gesellschaft Verträge zu schließen, Grundstücke zu erwerben oder zu veräußern, dieselben umzuschreiben und mit Clausuln zu belegen, hypothecarische Eintragungen, Verschreibungen und Tilgungen vorzunehmen oder zu bewilligen, Sachen oder Gelder in Empfang zu nehmen, darüber zu quittiren, remuneratorische Schenkungen zu machen, Vergleiche aller Art abzuschließen, Processe zu führen oder durch Schiedsrichter auszutragen, Eide zuzuschieben und zu erlassen und die Ausübung dieser Rechte in einzelnen Fällen Specialbevollmächtigten zu übertragen. In seiner Erwählung liegt die ausgedehnteste Vollmacht zu allen diesen Handlungen, wie in der Annahme der Wahl die Verpflichtung zu denselben, um das Beste der Gesellschaft nach allen Kräften zu befördern.

§. 12. Der Ausschuß hat einen Praeses, einen Protocollführer, und einen Stellvertreter für jedes dieser Aemter. In seinen Versammlungen ist, um gültige Beschlüsse fassen zu können, die Anwesenheit von mindestens 11 Mitgliedern erforderlich. Bei den Abstimmungen entscheidet absolute Majorität, und im Falle der Stimmengleichheit das Votum des Praeses.

§. 13. Für die oberste Verwaltung und die Leitung der Geschäfte erwählt der Ausschuß aus sämmtlichen Actionairen eine Direction von 5 Personen. Seine eigenen Mitglieder sind von der Wahl nicht ausgeschlossen, treten aber in solchem Falle aus dem Ausschusse aus.

§. 14. Die Direction beräth alle für den Bau und die Bewirthschaftung der Bahn vorzunehmenden Maaßregeln, legt sie, in speciellerer oder generellerer Fassung, je nachdem sie es zweckmässig findet, dem Ausschusse zur Beschlußnahme vor, und erhält erst durch dessen erfolgte Genehmigung die Vollmacht zu ihrer Vollstreckung. Sie hat daher in allen Verwaltungsange-

legenheiten die Initiative des Vorschlages und die ausschließliche Function der Ausführung.

§. 15. Die Größe und die Termine der erforderlichen Actien-Einzahlungen, der Anfangstermin der im §. 10 erwähnten Verzinsung, die Bestimmung der Bahnpreise für den Transport von Personen und Gütern, der Belauf der zu vertheilenden Dividenden, die etwanige Bildung eines Reserve-Fonds, die eventuelle Fortsetzung der Bahn über Bergedorf hinaus, und alle sonst in den vorstehenden Artikeln erwähnten, der Feststellung bedürfenden Gegenstände werden daher auf den Antrag der Direction vom Ausschusse berathen, und die darnach gefaßten Beschlüsse durch die Direction vollzogen.

§. 16. Die Direction hat die Verwaltung der Casse und Bancogelder. Von ihr werden alle Beamten und Angestellten nach einem zuvor durch den Ausschuß genehmigten Etat, in welchem zugleich die etwanigen Cautionsleistungen festgesetzt werden, gewählt und engagirt, wie auch entlassen.

§. 17. Die Direction vertheilt die verschiedenen Geschäfte unter ihre Mitglieder unter der Leitung eines Vorsitzenden. In ihren Versammlungen entscheidet die Sitmmenmehrheit. Die Anwesenheit von drei Mitgliedern ist zur Fassung eines Beschlusses erforderlich. Sollten mehr als 2 Mitglieder an der Versammlung Theil zu nehmen verhindert seyn, so ist die erforderliche Anzahl durch Mitglieder des Ausschusses zu ergänzen, welche dazu vom Präses des Ausschusses committirt werden, und sodann für den vorkommenden Fall Sitz und Stimme in der Direction haben, ihrer Stimme im Ausschusse sich dagegen begeben müssen. — Die Direction ist verpflichtet über ihre Verhandlungen ein Protocoll zu führen.

§. 18. Die Direction wird zu allen ordentlichen Versammlungen des Ausschusses eingeladen, und hat darin consultatives Votum. Sie hat dem Ausschusse, so oft er es verlangt, über den Stand des Unternehmens Bericht zu erstatten und Rechnung abzulegen. Der Ausschuß ist verpflichtet, diese Berichterstattung und

Rechnungsablage während des Baues alle 3 Monat, nach Vollendung der Bahn alljährlich zu verlangen.

§. 19. So wie der Ausschuß die Mitglieder der Direction zu wählen hat, so ist er auch befugt, einzelne von ihnen, nach Berathung mit den übrigen, eventualiter aber, bei nicht zu erzielender Vereinigung der Ansichten, auch selbst alle Mitglieder derselben abzurufen, und andere an ihre Stelle zu erwählen. Desgleichen steht den Mitgliedern der Direction das Recht zu, zu jeder Zeit ihre Dimission zu nehmen. Ueber eine mit Ablauf des ersten Jahrs nach Eröffnung der Bahn von Hamburg bis Bergedorf als Regel einzuführende alljährliche theilweise Erneuerung der Direction bleibt dem Ausschusse eine nähere Bestimmung vorbehalten. Bei jedem Austritt einzelner Mitglieder der Direction kann letztere zum Behuf der neuen Wahl dem Ausschusse einen Wahlaufsatz einreichen, ohne daß jedoch die Freiheit der Wahl dadurch beschränkt wird. Alle Aenderungen in dem Personal der Direction müssen sofort durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht werden.

§. 20. Alljährlich findet mindestens einmal eine Generalversammlung der Actionäre Statt, in welcher ein, demnächst auch durch den Druck zu publicirender, Bericht über den Stand des Unternehmens mitzutheilen ist. Jede Generalversammlung muß 4 Wochen vorher in hiesigen öffentlichen Blättern durch den Ausschuß berufen werden, und wird in Gegenwart eines Notars gehalten. Nur die Inhaber von 10 Actien und mehr sind in derselben zu stimmen berechtigt. Je 10 Actien haben eine Stimme; niemand kann aber mehr als 5 Stimmen in sich vereinigen, auch wenn er über 50 Actien besitzen sollte. Da die Actien- und Interiemscheine auf Inhaber lauten, so hat jeder, der die Versammlung zu besuchen beabsichtigt, mindestens 3 Tage vor derselben seine Actien- oder Interimscheine bei dem Notarius vorzuzeigen, worauf dieselben bezeichnet werden, und ihm eine auf seinem Namen lautende Karte eingehändigt wird, auf welcher die Anzahl seiner Actien verzeichnet ist, und welche allein zum Erscheinen und eventualiter zum Stimmen in der Versammlung berechtigt.

Die zum Stimmen berechtigenden Karten werden durch eine besondere Farbe unterschieden werden. Der Präses des Ausschusses führt in der Generalversammlung den Vorsitz.

§. 21. Die Generalversammlung entscheidet nach Stimmenmehrheit über alle Gegenstände, welche der Ausschuß sich veranlaßt findet, zur Deliberation an sie zu bringen. Eine Auflösung der Gesellschaft kann nur durch die Generalversammlung, und zwar mit einer Mehrheit von mindestens ²/₃tel der anwesenden Stimmen beschlossen werden, und muß bei der Aufforderung zu der desfallsigen Versammlung zugleich der Zweck derselben bekannt gemacht werden.

§. 22. Im Fall der beschlossenen Auflösung der Gesellschaft wird das gesammte bewegliche und unbewegliche Eigenthum derselben auf die vom Ausschusse, nach vorgängiger Berathung mit der Direction, für die vortheilhafteste erkannte Art realisirt, und der Ertrag nach Berichtigung der Passiven über sämmtliche Actien gleichmässig vertheilt.

§. 23. In der Generalversammlung geschieht die Wahl des Ausschusses. Es entscheidet dabei die relative Stimmenmehrheit und im Fall der Stimmengleichheit das Loos. Die Mitglieder des ersten bereits erwählten Ausschusses treten nach Ablauf von 3 Jahren sämmtlich ab. Von den darnach gewählt werdenden Mitgliedern treten jährlich 5 der Ancienntät nach aus. Unter den zugleich erwählten wird die Anciennetät durch das Loos bestimmt. Ein austretendes Mitglied kann erst nach Ablauf eines Jahrs wieder gewählt werden. Die Mitglieder des gegenwärtigen ersten Ausschusses sind jedoch ausnahmsweise, weil die sonst nach 3 Jahren gezwungenermaßen eintretende Integralerneuerung nicht wünschenswerth seyn möchte, sogleich wieder wählbar. — Für jede Wahl wird von dem Ausschusse ein Wahlaufsatz, der Wahlfreiheit jedoch völlig unbeschadet, vorgelegt. Wenn ein Gewählter die Wahl nicht annimmt, tritt der der Stimmenzahl nach nächste von selbst ein. Derselbe rückt ein, wenn sich mitten im Jahr eine Vacanz ereignet.

§. 24. Beschließt der Ausschuß auf Antrag der Direction die Weiterführung der Eisenbahn bis an die Gränze, so wird der zu der Ausführung erforderliche Kostenbetrag, je nachdem es am vortheilhaftesten erscheint, entweder mittelst einer Anleihe oder mittelst Ausgabe additioneller Actien erhoben. Die auf diese Weise etwa neu hinzugekommenen Mitglieder sind denselben Bedingungen unterworfen, wie sie für die bis dahin bestanden habende Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft gegolten haben. Unter Umständen kann ein anderer Name dafür beliebt werden. Jedoch sollen in Bezug auf die Verlängerung der Bahn über Bergedorf hinaus keine die Gesellschaft verbindende Handlungen vorgenommen, noch Gelder zu diesem Zweck verausgabt oder aufgenommen werden, bevor nicht die Vollendung der Bahnstrecke von Hamburg bis Bergedorf, so wie die Anschaffung der zur Eröffnung derselben erforderlichen Gegenstände und die Berichtigung aller darauf bezüglichen Unkosten, völlig gesichert ist.

§. 25. Wenn Actienscheine verloren gehen, so hat der Eigner, um zu ihrer Mortification gelangen zu können, zuvörderst den Verlust mit Angabe der Actien-Nummer in hiesigen öffentlichen Blättern unter seiner Namens-Unterschrift bekannt zu machen, und zugleich der Direction Anzeige davon zu thun. Wenn sodann nach Ablauf von 3 Jahren der Actienschein bei der Direction nicht vorgekommen ist, so kann von dem Betheiligten ohne weiteres bei dem competenten Hamburgischen Gerichte ein Mortificationsproclam darüber extrahirt werden, und ist ihm nach Erledigung desselben ein neuer Schein auszustellen.

§. 26. Für die Rechtsstreitigkeiten, welche im Innern der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft entstehen könnten, unterwerfen sich sämmtliche Actionisten, hiesige wie auswärtige, der Cognition der Hamburgischen Handelsgerichts.

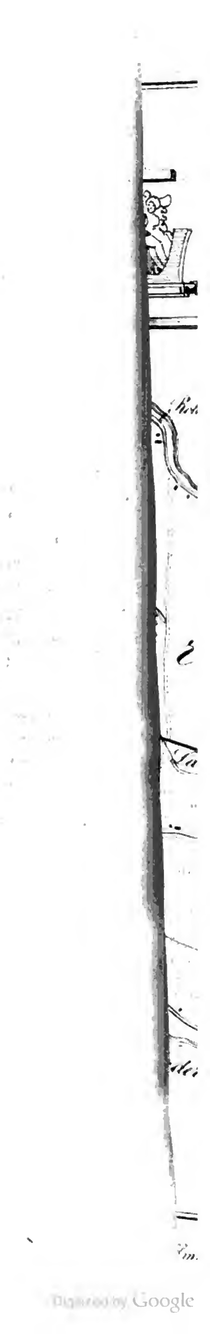
In fidem

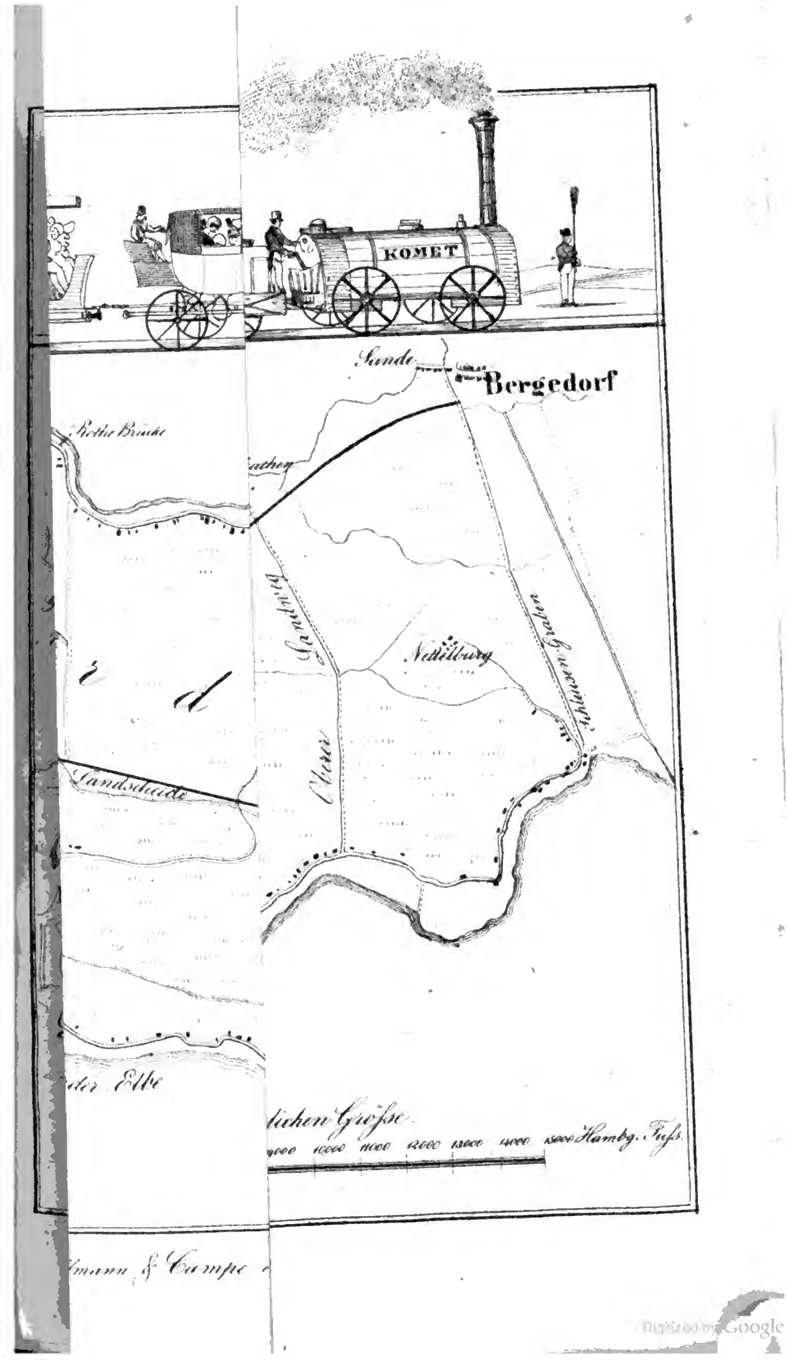
N. F. Haller, Dr.

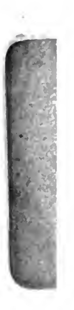
Protocollführendes Mitglied des Ausschusses.

Druckfehler.

Seite 1	statt Allgemeine,	lies: allgemeine.	
» 1	» wurde	» wurden.	
» 21	» diese	» dieser.	
» 23	» concurinder	» concurirender.	
» 28	» Ansnahme	» Ausnahme.	
» 34	» slg.	» stg.	
» 35	» leichker	» leichter.	
» 39	streiche „zu.“		
» 39	statt wie	» wird.	
» 40	nach bestehenden schalte ein: Verbindungen.		
» 42	statt industriosesfe, lies: industriöseste.		
» 43	» verlänaern	» verlängert.	
» 46	» Berkehrs	» Verkehrs.	
» 47	nach Zeit schalte ein: nicht.		
» 52	statt Gestaltung	lies Gestattung.	
» 60	» wird	» werden.	
» 64	» Handeles	» Handel.	
» 83	» zwerlei	» zweierlei.	




KOMET
Sande
Bergedorf
Rothe Brücke
Nettelburg
Schleusen Graben
Sandweg
Landscheide
der Elbe
lichen Größe
9000 10000 11000 12000 13000 14000 15000 Hambg. Fuss.
lmann & Campe






Druck von H. G. Voigt.